



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. 170.027/12-II/B/7/01

220/ME

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefax (01) 713 03 26
Telefax (01) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (01) 71162/4499 (Verkehrsarbeitsinspektorat)
E-mail: post@bmv.gv.at
X.400: C=AT;A=GV;P=BMV;S=POST
Homepage: www.bmv.gv.at
DVR: 0000175

An

- | | | |
|-----|--|--|
| 1. | Bundeskanzleramt | Sachbearbeiter/in: KAST
Tel.: (01) 711 62 DW 1702 |
| 1a | Bundeskanzleramt / Verfassungsdienst | |
| 2. | Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten | |
| 3. | Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur | |
| 4. | Bundesministerium für Finanzen | |
| 5. | Bundesministerium für Inneres | |
| 6. | Bundesministerium für Justiz | |
| 7. | Bundesministerium für Landesverteidigung | |
| 8. | Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft | |
| 9. | Bundesministerium für öffentliche Leistung und Sport | |
| 10. | Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen | |
| 11. | Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit | |
| 12. | Rechnungshof | |
| 13. | Herrn Landeshauptmann von Burgenland | |
| 14. | Herrn Landeshauptmann von Kärnten | |
| 15. | Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich | |
| 16. | Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich | |
| 17. | Herrn Landeshauptmann von Salzburg | |
| 18. | Frau Landeshauptmann von Steiermark | |
| 19. | Herrn Landeshauptmann von Tirol | |
| 20. | Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg | |
| 21. | Herrn Landeshauptmann von Wien | |
| 22. | Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer | |
| 23. | Parlamentsdirektion | |
| 24. | Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt | |
| 25. | Anstalt Statistik Österreich | |
| 26. | Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge | |
| 27. | Wirtschaftskammer Österreichs | |
| 28. | Vereinigung Österreichischer Industrieller | |
| 29. | Bundesarbeitskammer | |
| 30. | Österreichischen Gewerkschaftsbund | |
| 31. | Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs | |
| 32. | Österreichischen Landarbeiterkammertag | |
| 33. | Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten | |
| 34. | Österreichische Ärztekammer | |
| 35. | Österreichischen Rechtsanwaltskammertag | |
| 36. | Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
Österreichs | |
| 37. | Generaldirektion der Österreichischen
Bundesbahnen | |
| 38. | Kuratorium für Verkehrssicherheit | |
| 39. | ÖAMTC | |
| 40. | ARBÖ | |
| 41. | Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs | |
| 42. | Österreichischen Städtebund | |
| 43. | Österreichischen Gemeindebund | |
| 44. | Österreichische Normungsinstitut | |

45. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
46. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
47. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
48. DDipl.Ing. Dr. Ernst ZEIBIG
49. Dr. Othmar THANN
50. Ing. Kurt VAVRYN
51. DI Martin OGNAR
52. HR DI Gerald KUBIZA
53. Gen.Dir. Mag. Helmut PICHLER
54. Dr. Josef SOUHRADA
55. Dir. Petrus RUDEL
56. Dr. Christoph MICHELIC
57. DI Wolfgang WISTER
58. KR Georg EBINGER
59. DI Dr. Gerhard BRUNER
60. Bundesinnungsmeister KR Alois EDELSBRUNNER
61. KR Heinz HAVELKA
62. Vst.-Dir. Dr. Peter GRABNER
63. Fachverbandsvorsteher KR Adolf MOSER
64. Fachverbandsvorsteher Michael PAMMESBERGER
65. Fachverbandsvorsteher KR Karl MOLZER
66. Vorst.-Dir. DI Hans Georg HIRSCHL
67. DI Hans SCHÖDL
68. KR Ing. Peter HENKE
69. Dir. Prokurist DI Dr. Reinhard GREGOR
70. Mag. DI Roderich REGLER
71. Mag. Rainer TRYBUS
72. Dr. Karl OBERMAIR
73. Mag. Richard RUZICZKA
74. Mag. Ernst TÜCHLER
75. Georg EBERL
76. Thomas HEINSCHINK
77. Eduard GIFFINGER
78. Karl ÜBL
79. Mag. Birgit NIEDLER
80. Vorsitzenden der Konferenz der Unabhängigen Verwaltungssenate im Wege der der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ-LReg.
81. Verkehrsombudsmann
82. Mag. Raimund Hüter
83. Berufsverband Österreichischer Psychologen
84. AAP
85. Dr. Franz NECHTELBERGER
86. Österreichische Arbeitsgemeinschaft
87. für Rehabilitation
88. INFAR
89. AAAV
90. VÖEB
91. Verein der UVS
92. Schutzverband gegen Umweltkriminalität
93. GenSekr. Mag Johann PICHLER
94. Österreichische Hochschülerschaft
95. Österreichischer Seniorenrat

92. Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen
Abteilung V/5
Geschäftsführung des Bundesseniorenbirates

Betreff: Entwurf einer 21. KFG – Novelle, Begutachtung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf einer 21. Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 samt Erläuterungen mit der Bitte um Stellungnahme bis

10. Juli 2001

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novelle keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Unter einem wird ersucht,

1. 25 Kopien der do. Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten
2. nach Möglichkeit dem Präsidium des Nationalrates die allenfalls abgegebene Stellungnahme auch auf elektronischem Weg unter der email-Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ zu übermitteln und
3. dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hievon Mitteilung zu machen.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Beilage

Wien, am 17. Mai 2001

Für die Bundesministerin:

Dr. KAST

FdRdA:


ENTWURF

xx. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (21. KFG-Novelle), die 3. und die 4. Kraftfahrgesetz-Novelle geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

[Clex-Nr.: 398L0012]

**Artikel I
21. KFG-Novelle**

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 146/1998, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Z 4b entfällt die Wortfolge „eingestuft als Kleinkraftrad“.

2. In § 2 Abs. 1 Z 4c entfällt die Wortfolge „eingestuft als dreirädriges Kraftfahrzeug“.

3. § 2 Abs. 1 Z 8 lautet:

„8. Lastkraftwagen ein Kraftwagen (Z 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist;“

4. § 2 Abs. 1 Z 18 entfällt.

5. § 2 Abs. 1 Z 40 lautet:

„40. Kombinierter Verkehr die Güterbeförderung

- a) vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr),
- b) vom Verladebahnhof zum Entladebahnhof mit der Eisenbahn in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder deren Wechselaufbauten (Huckepackverkehr) oder in einem Container von mindestens 6 m Länge (Containerverkehr) und
- c) vom nächstgelegenen technisch geeigneten Entladebahnhof zum Empfänger mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Nachlaufverkehr).

Die Güterbeförderung auf der Straße erfolgt nur dann im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr, wenn sie auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrichtlichen und strassenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird. Dies gilt für die Güterbeförderung durch Kraftfahrzeuge zu einem Hafen sinngemäß, wobei die Beförderung einen Umkreis von höchstens 150 km/h Luftlinie um den Hafen nicht überschreiten darf.“

6. In § 2 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 45 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z. 46 angefügt:

„46. Schülertransport die Beförderung von

- a) Schülern, die ihre allgemeine Schulpflicht durch den Besuch einer der im § 5 des Schulpflichtgesetzes 1985, BGBl. Nr. 76/1985, angeführten Schule erfüllen, von und zu dieser Schule und zu ihren Schulveranstaltungen sowie von und zu Schülerhorten,
- b) schulpflichtigen Zöglingen von Jugendfürsorgeanstalten, die ihre Schulpflicht nicht erfüllen, von und zu Veranstaltungen dieser Anstalten oder
- c) Kindern, die einen Kindergarten besuchen, von und zu diesem Kindergarten und seinen Kindergartenveranstaltungen.“

7. § 3 Abs. 1 Z 1.1.2. lautet:

„1.1.2. mehrspurige (dreirädrige) Kleinkrafträder (Klasse L2),“

8. In § 3 Abs. 2 entfällt der Ausdruck „Invalidenkraftfahrzeuge“.

9. § 4 Abs. 5 lautet:

„(5) Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Lastkraftwagen sowie Spezialkraftwagen, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg. Kraftfahrzeuge der Klassen M2 und M3 (Omnibusse), ausgenommen Omnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste konstruiert sind, N2 und mehrspurige Kleinkrafträder (Klasse L2), vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L2), dreirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L5) und vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG (Klasse L5), die nach der Richtlinie 92/61/EWG genehmigt werden, müssen für jeden Sitzplatz mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die hinsichtlich ihrer Befestigung am Fahrzeug der Bauart des Fahrzeuges entsprechen; dies gilt jedoch nicht für

1. Feuerwehr- und Heeresfahrzeuge,
2. Sitze, die nicht quer zur Fahrtrichtung angeordnet sind,
3. nur zur gelegentlichen Benützung bestimmte Notsitze, die bei Nichtbenützung umgeklappt sind und die nicht mit Verankerungspunkten für Sicherheitsgurte ausgestattet sind.“

10. Nach § 5 Abs. 1 wird folgender Abs. 2 eingefügt:

„(2) Sind Umstände gegeben, die die begründete Annahme rechtfertigen, dass auch nicht genehmigte Teile und Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen feilgeboten werden, so kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Prüfung gemäß § 35 Abs. 8 veranlassen.“

11. § 6 Abs. 2 lit. c entfällt.

12. § 6 Abs. 7a zweiter Satz lautet:

„(7a) Kraftwagen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und mit nicht mehr als vier Achsen und Anhänger der Klassen O2 und O3, die mit solchen Kraftwagen gezogen werden, müssen jedoch mit einer Antiblockiervorrichtung ausgerüstet sein.“

13. In § 6 Abs. 9 entfällt der Ausdruck „Invaliden- und“.

14. § 7 Abs. 3 entfällt.

15. § 11 Abs. 3 lautet:

„(3) Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen und Anhängern oder ihrer Einrichtungen im Großhandel oder Kleinverkauf feilgebotene Kraftstoffe, nicht jedoch für solche, die aus dem Bundesgebiet verbracht werden, dürfen Bestandteile, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinträchtigen oder die durch die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehenden Abgase

1. die Luft verunreinigen können, wie zB Bleiverbindungen, Benzol oder Schwefel, oder
2. die übermäßige Bildung von Treibhausgasen fördern, wie zB durch übermäßigen CO2 Ausstoss,

nicht oder nur in solcher Menge enthalten, dass eine schädliche Luftverunreinigung sowie die übermäßige Bildung von Treibhausgasen ausgeschlossen ist; dies gilt sinngemäß auch für Kraftstoffe, die - außer in Kraftstoffbehältern des Fahrzeugs (Abs. 1) - in das Bundesgebiet eingebracht werden.“

16. Im § 11 Abs. 6 werden die Bezeichnungen „des Bundeskanzleramtes“ durch die Bezeichnung „des Bundesministeriums für soziale Sicherheit und Generationen“ sowie die Bezeichnung „des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie“ durch die Bezeichnung „des Bundesministeriums für „Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wassergewirtschaft“ ersetzt.

17. § 12 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Achse der freien Enden der Auspuffrohre darf nur so weit gegen die Fahrbahn geneigt sein, dass andere Straßenbenutzer durch die Einwirkung der Auspuffgase auf die Fahrbahn nicht behindert werden.“

18. Nach § 14 Abs. 4 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(4a) Kraftwagen der Klassen M und N müssen hinten mit einer oder zwei Nebelschlussleuchten ausgerüstet sein. Mit diesen Nebelschlussleuchten darf nur rotes Licht ausgestrahlt werden können. Werden zwei Nebelschlussleuchten angebracht, so müssen sie symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs liegen; wird eine Nebelschlussleuchte angebracht, so muss sie links von dieser Ebene liegen. Das Anbringen von mehr als zwei Nebelschlussleuchten ist unzulässig. Der Lenker muss von seinem Platz aus erkennen können, dass die Nebelschlussleuchte eingeschaltet ist.“

19. § 17 Abs. 1 lit. c lautet:

„c) sofern das Streu- oder Schneeräumgerät die Breite des übrigen Fahrzeuges überragt, am äußersten Rand vorne zwei Begrenzungsleuchten und hinten zwei Schlussleuchten, die so angebracht sind, dass durch diese anderen Straßenbenützern die größte Breite des Gerätes erkennbar gemacht werden kann; diese Leuchten dürfen auch auf einer nicht am Gerät befestigten Vorrichtung angebracht sein. An Stelle dieser Begrenzungs- und Schlussleuchten darf auch auf jeder Seite nur eine Leuchte angebracht sein, mit der nach vorne weißes und nach hinten rotes Licht ausgestrahlt werden kann.“

20. § 18 Abs. 2 Z 1 entfällt.

21. § 18 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 3 sind auch dann auf Bremsleuchten an Kraftfahrzeugen und Anhängern anzuwenden, wenn sie für diese Fahrzeuge nicht vorgeschrieben sind.“

22. § 19 Abs. 1 lautet:

„(1) Abgesehen von den in § 15 geregelten Fahrzeugen müssen Kraftfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein, deren Blinkleuchten (Abs. 2) symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs und so angebracht sind, dass von vorne und von hinten jeweils mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs liegende sichtbar sind; wenn jedoch zwingende Gründe vorliegen, können Blinkleuchten auch nicht symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs angebracht sein; bei Kraftfahrzeugen der Klassen M und N müssen zusätzlich seitliche Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden sein. Die auf einer Seite des Fahrzeugs angebrachten Blinkleuchten müssen durch dieselbe Betätigungsrichtung ein- und ausschaltbar sein. Sie dürfen nur ein- und ausschaltbar sein, wenn die Blinkleuchten der anderen Seite ausgeschaltet sind. Der Lenker muss von seinem Platz aus erkennen können, dass die Blinkleuchten des von ihm gelenkten Fahrzeuges und eines mit diesem gezogenen Anhängers (Abs. 3) wirksam sind.“

23. § 20 Abs. 1 lit. d lautet:

„d) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Militärstreife oder von Organen der Zollwache bestimmt sind, bei Feuerwehrfahrzeugen und Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder der österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz sowie bei Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen bestimmt sind, Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht;“

24. Im § 20 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der lit. g durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende lit. h, i und j angefügt:

- „h) Schülertransport - Kennzeichnungstafeln mit Blinkleuchten gemäß § 106 Abs. 6.
- i) retroreflektierende Markierungen und Konturmarkierungen sowie charakteristische Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge im Sinne der ECE-Regelung Nr. 104.“
- j) bei speziell ausgestatteten und bescheidmäßig vorgeschriebenen Transportbegleitfahrzeugen von gemäß § 97 Abs. 2 StVO beeideten Straßenaufsichtsorganen Warnleuchten mit rotem Licht.“

25. Im § 20 Abs. 5 wird der Punkt am Ende der lit. g durch einen Beistrich ersetzt und es wird angefügt:

- „h) für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch Fachärzte (in verkehrsreichen Gebieten) sofern sie sich aufgrund krankenanstaltenrechtlicher Organisationsvorschriften in Rufbereitschaft befinden,
- i) für freipraktizierende Hebammen, die berechtigt sind, Hausgeburten durchzuführen zum rascheren Erreichen des Ortes der Hausgeburt, oder
- j) für Autobahn-Straßenmeistereien, wenn das Fahrzeug nachweislich zur Absicherung von Unfällen oder Staubereichen eingesetzt wird.“

In den Fällen der lit. d und lit. h ergeht die Bewilligung an die Institution oder Krankenanstalt, die den Bereitschaftsdienst organisiert. Die Bewilligung erstreckt sich auf ein oder mehrere Fahrzeuge dieser Institutionen oder auf die jeweils von der Institution namhaft gemachten Fahrzeuge der Bereitschaftsdienst versehenden Ärzte. Die Warnleuchten mit blauem Licht dürfen jeweils nur an dem Fahrzeug angebracht werden, das tatsächlich für einen bestimmten Bereitschaftsdienst eingesetzt wird.“

26. § 20 Abs. 7 zweiter Satz lautet:

„Nach vorne darf, außer mit fluoreszierenden Farben bei für Feuerwehren verwendeten Fahrzeugen, nie rotes Licht, nach hinten, außer bei Rückfahrscheinwerfern, rückstrahlenden Kennzeichentafeln, reflektierenden Warntafeln im Sinne des § 102 Abs. 10a und 10c, Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge) und retroreflektierenden Markierungen, Konturmarkierungen sowie charakteristischen Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge im Sinne der ECE Regelung Nr. 104, nie weißes oder gelbes Licht aus- oder rückgestrahlt werden können; dies gilt jedoch nicht für die Kenntlichmachung von Fahrzeugen des Straßendienstes, von Fahrzeugen, deren größte Länge oder größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z 2 und 3 festgesetzten Höchstgrenzen überschreitet, oder von über das Fahrzeug hinausragenden Ladungsteilen oder Geräten mit fluoreszierenden Farben oder rückstrahlendem Material.“

27. In § 28 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 7, Abs. 8 und Abs. 9, § 29 Abs. 1 und Abs. 2, § 30 Abs. 1, § 31 Abs. 1 und Abs. 2, § 32 Abs. 5 und Abs. 6, § 34 Abs. 1, § 124 Abs. 1, § 125 Abs. 1, § 132 Abs. 7 wird nach dem Ausdruck „Fahrgestell“ in der jeweils entsprechenden grammatischen Form der Klammerausdruck „(unvollständiges Fahrzeug im Sinne des Art. 2 der Richtlinie 70/156/EWG)“ in der jeweils richtigen grammatischen Form eingefügt.

28. § 28a Abs. 1 Z 1 lautet:

„1. für die Erteilung, Entziehung, Verweigerung oder Ungültigkeitserklärung einer EG-Betriebserlaubnis gemäß den Betriebserlaubnisrichtlinien 70/156/EWG idF 98/14/EG, 74/150/EWG idF 97/54/EWG, und 92/61/EWG;“

29. § 28a Abs. 5 lautet:

„(5) Bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen darf diese nur erteilt werden, wenn zusätzlich durch ein Qualitätssicherungssystem im Sinne der Anhänge der Betriebserlaubnisrichtlinien gewährleistet ist, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Der Antragsteller hat die Kosten der Überprüfung des Qualitätssicherungssystems zu tragen. Die Genehmigung kann erforderlichenfalls mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Auflagen) versehen sein, um die Erfüllung der sich aus der Genehmigung ergebenden Pflichten durch den Hersteller sicherzustellen.“

30. § 28a Abs. 7 lautet:

„(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat das Recht, stichprobenartig die Produktion von Fahrzeugen, Bauteilen oder technischen Einheiten, denen gemäß Abs. 1 Z 1 in Österreich eine EG-Betriebserlaubnis erteilt wurde, auf deren Übereinstimmung mit den in Abs. 1 Z 1 genannten Betriebserlaubnisrichtlinien zu überprüfen oder überprüfen zu lassen. Dies kann auch auf Antrag anderer Mitgliedstaaten oder in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten geschehen. Die Kosten der Überprüfungen hat der Inhaber der Betriebserlaubnis zu tragen.“

31. In § 28a Abs. 9 wird das Zitat „§ 1 Z 3“ ersetzt durch „Abs. 1 Z 3“.

32. § 29 Abs. 1a lautet:

„(1a) Typengenehmigungen für vollständige, vervollständigte oder unvollständige Fahrzeuge, für technische Einheiten und Bauteile, die unter den Anwendungsbereich der jeweiligen Betriebserlaubnissrichtlinien 70/156/EWG idF 98/14/EG, 74/150/EWG idF 97/54/EWG oder 92/61/EWG fallen, sind nach den Vorschriften dieser Richtlinien zu erteilen, unter Maßgabe der dort enthaltenen Ausnahmen (insbesondere für Fahrzeuge aus Kleinserien, auslaufenden Serien oder unter Anwendung alternativer Verfahren hergestellter Fahrzeuge), Übergangs- und Inkrafttretensbestimmungen.“

33. § 30 Abs. 5 lautet:

„(5) Wird der Verlust eines Typenscheines glaubhaft gemacht, so hat der zur Erzeugung der Type des Fahrzeugs Berechtigte, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, einen neuen Typenschein auszustellen. Er darf diesen nur mit Zustimmung der Zulassungsstelle ausstellen, die zuletzt einen Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat. Diese hat die Zustimmung zu erteilen, wenn keine Bedenken dagegen bestehen, dass das Fahrzeug noch der genehmigten Type und gemäß § 33 Abs. 3 genehmigten Änderungen am Fahrzeug entspricht. Sie hat die Genehmigung solcher Änderungen in den neuen Typenschein einzutragen. Ein für einen in Verlust geratenen Typenschein ausgestellter neuer Typenschein muss als solcher bezeichnet sein.“

34. § 34 Abs. 1 wird angefügt:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann weiters Ausnahmegenehmigungen erteilen, wenn in einem Genehmigungsverfahren die erforderlichen Nachweise im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG und 92/61/EWG nicht erbracht werden können und wenn vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen. Solche Ausnahmen sind aber nur jeweils für eine bestimmte Anzahl gleichartiger Fahrzeuge zu erteilen. Bei der Bemessung der Zahl der allenfalls zu genehmigenden Fahrzeuge sind die Vorgaben der Kommission der Europäischen Union zu berücksichtigen.“

35. In § 37 Abs. 2 lit. c entfällt der Ausdruck „gemäß § 103 Abs. 1 lit. c Z 22 GewO 1973“.**36. Im § 39a entfällt der 2. Satz.****37. § 40 Abs. 1 lit. a lautet:**

„a) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung für den Bundespräsidenten, die Präsidenten des Nationalrates, die Vorsitzenden des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Mitglieder der Volksanwaltschaft, den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes und Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes sowie zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache oder der Justizwache bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge als dauernder Standort Wien,“

38. § 40a Abs. 2 Z 7 lautet:

„7. der bei der Antragstellung vorzulegenden Unterlagen sowie der Form und des Umfanges der Aktenführung durch die Zulassungsstellen und“

39. § 40a Abs. 5 Z 4 lautet:

4. Vornahme der vorübergehenden Zulassung (§ 38),“

40. In § 40a Abs. 5 wird der Punkt am Ende der Z 25 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z 26 angefügt:

„26. Zustimmung zur Ausstellung eines Duplikattypenscheines (Unbedenklichkeitsbescheinigung) gemäß § 30 Abs. 5.“

41. § 40a Abs. 8 lautet:

„(8) Die Ermächtigung kann vom ermächtigten Versicherer zurückgelegt werden. Die Zurücklegung wird nach Ablauf von drei Monaten ab dem Tag wirksam, an dem die Anzeige über die Zurücklegung beim Landeshauptmann einlangt, sofern nicht der Versicherer die Zurücklegung für einen späteren Tag anzeigt oder an den späteren Eintritt einer Bedingung bindet. Der die Ermächtigung zurücklegende

Versicherer kann der Ermächtigungsbehörde einen anderen im örtlichen Wirkungsbereich ermächtigten Versicherer als Nachfolger benennen. Sofern sich dieser zur Übernahme der übertragenen Aufgaben für den die Ermächtigung zurücklegenden Versicherer verpflichtet, dieser für den Wirkungsbereich der betroffenen Behörde ermächtigt ist und über die erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt, hat der Landeshauptmann die Übertragung der beliehenen Aufgaben zu einem im Antrag bestimmten Datum auszusprechen. In diesem Fall ist das weitere Aufrechterhalten des Betriebs für eine Mindestdauer nicht erforderlich. Der ermächtigte Versicherer kann die Ermächtigung, Zulassungsstellen einzurichten oder zu betreiben, hinsichtlich aller oder einzelner Behörden ruhen lassen. Er hat dies dem Landeshauptmann schriftlich anzugeben. Der Betrieb bereits eingerichteter Zulassungsstellen ist mindestens noch drei Monate nach erfolgter Anzeige weiter aufrecht zu erhalten. Die Verlegung einer bereits eingerichteten Zulassungsstelle an eine neue Adresse im örtlichen Wirkungsbereich der Beleihung gilt nach erfolgter Anzeige und nach Überprüfung des neuen Standortes durch die Ermächtigungsbehörde zu dem angezeigten Datum. Das weitere Aufrechterhalten des Betriebs am alten Standort für eine Mindestdauer ist nicht erforderlich.“

42. § 40b Abs. 6 Z 2 lautet:

- „2. die gemäß § 47 Abs.1 erforderlichen Daten zu erfassen und täglich im Wege der automationsunterstützten Datenverarbeitung der von der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug - Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer geführten Zulassungsevidenz sowie über diese Gemeinschaftseinrichtung auch der zentralen Zulassungsevidenz des Bundesministers für Inneres zu übermitteln und für die Nachvollziehbarkeit sämtlicher Schritte der Datenverarbeitung zu sorgen;“

43. § 40b Abs. 7 lautet:

„(7) Vorgänge im Rahmen der übertragenen Aufgaben (§ 40a Abs. 5) sind von Verwaltungsabgaben befreit. Die Zulassungsstellen sind aber berechtigt, für die Vornahme der Zulassung, für die Ausstellung des Zulassungsscheines bei einer eingeschränkten Zulassung, oder für die Bewilligung zur Durchführung von Überstellungsfahrten oder für die Ausgabe von Probefahrtkennzeichen einen Kostenersatz bis zu einer Höhe von S 480,-- einzuheben. Dieser Betrag ist entsprechend der Regelung des Abs. 8 valorisiert. Mit diesem einmaligen Kostenersatz sind alle mit der Zulassung in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten gemäß § 40a Abs. 5, wie insbesondere Vornahme der Abmeldung oder Vornahme von Eintragungen abgegolten. Die Gestehungskosten der Kennzeichentafeln und der Begutachtungsplaketten sind gesondert in Rechnung zu stellen.“

44. § 40b Abs. 9 letzter Satz entfällt.

45. § 44 Abs. 1 lit. b lautet:

- „b) der Versicherer des Fahrzeugs die im § 61 Abs. 3 angeführte Anzeige erstattet hat; das Verfahren zur Aufhebung der Zulassung ist nach Abwarten eines Zeitraumes von zwei Monaten gerechnet vom Einlangen der Anzeige zur Feststellung, ob der Versicherer nicht die Behörde mittlerweile verständigt hat, dass seine Verpflichtung zur Leistung wieder besteht, umgehend einzuleiten;“

46. § 45 Abs. 1 lautet:

“(1) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge (unvollständige Fahrzeuge im Sinne des Art. 2 der Richtlinie 70/156/EWG) dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtkennzeichen verfügt. Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen, wobei auch Fahrtunterbrechungen von bis zu maximal 72 Stunden im Rahmen einer Probefahrt zulässig sind. Als Probefahrten gelten auch

1. Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes,
2. Fahrten zur Überführung des Fahrzeuges durch den Käufer bei der Abholung des Fahrzeugs vom Verkäufer,
3. Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt und

4. Fahrten zu / von und die Teilnahme an behördlich genehmigten Veranstaltungen (wie z.B. Sportveranstaltungen, Umzüge, Werbefahrten)."

47. Nach § 45 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Wird ein Fahrzeug mit Probefahrtkennzeichen im Zuge einer Probefahrtunterbrechung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr abgestellt, so muss der Lenker oder der Besitzer der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten einen entsprechenden Nachweis (den Probefahrtschein oder ein Zusatzblatt) mit einer deutlich lesbaren Eintragung hinsichtlich des Beginnes der Fahrtunterbrechung so im Fahrzeug hinterlegen, dass er von außen durch die Windschutzscheibe leicht und deutlich ablesbar ist.“

48. § 45 Abs. 3 lautet:

„(3) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn

1. der Antragsteller
- 1.1. sich im Rahmen seines gewerblichen Betriebes, gewerbsmäßig oder zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befasst,
- 1.2. mit solchen Handel treibt
- 1.3. solche gewerbsmäßig befördert
- 1.4. eine Anstalt oder einen Betrieb besitzt, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befasst oder
- 1.5. ein Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen betreibt, welches Fahrzeuge von Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholt und wieder zurückstellt
2. die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird
3. für jedes beantragte Probefahrtkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 beigebracht wurde, und
4. der Antragsteller die für die ordnungsgemäße Verwendung der Probefahrtkennzeichen erforderliche Verlässlichkeit besitzt; diese kann angenommen werden, wenn dem Antragsteller nicht innerhalb der letzten sechs Monate eine Probefahrtbewilligung wegen Missbrauchs oder Verstoß gegen Abs. 6 aufgehoben worden ist.“

49. In § 45 Abs. 5 wird der Verweis „§ 4 Abs. 6 bis 8a“ ersetzt durch den Verweis „§ 4 Abs. 6 bis 9“.

50. § 45 Abs. 6 lautet:

“(6) Der Besitzer einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten hat über die Verwendung der mit dieser Bewilligung zugewiesenen Probefahrtkennzeichen einen Nachweis zu führen und darin vor jeder Fahrt den Namen des Lenkers und das Datum des Tages sowie die Marke, die Type und die Fahrzeugnummer des Fahrzeugs, sofern dieses zugelassen ist, jedoch nur sein Kennzeichen einzutragen. Der Nachweis ist drei Jahre gerechnet vom Tag der letzten Eintragung aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Eintragung der Fahrzeugnummer kann unterbleiben, wenn durch ein betriebsinternes Kontrollsysteem sichergestellt ist, dass das verwendete Fahrzeug auch nachträglich identifiziert werden kann. Der Besitzer einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten hat für den Lenker ein Zusatzblatt zum Probefahrtschein auszustellen, in welchem jedenfalls der Name des Lenkers, das Datum des Tages des Beginnes der Probefahrt sowie die Marke und Type des Fahrzeugs ersichtlich sind.“

51. Nach § 45 Abs. 6 wird folgender Abs. 6a eingefügt:

„(6a) Die Behörde kann die Bewilligung bei wiederholtem Missbrauch oder wenn die Vorschriften des Absatzes sechs wiederholt nicht eingehalten wurden, aufheben. Im Falle einer Aufhebung sind die Kennzeichentafeln mit den Probefahrtkennzeichen und der Probefahrtschein (Abs. 4) unverzüglich der Behörde abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung. Eine neuerliche Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten darf nicht vor Ablauf von sechs Monaten erteilt werden.“

52. In § 46 Abs. 3 wird der Verweis „§ 4 Abs. 6 bis 8a oder im § 104 Abs. 9“ ersetzt durch den Verweis „§ 4 Abs. 6 bis 9“.

53. § 47 Abs. 1 und Abs. 1a lauten:

„(1) Die Behörde hat, sofern die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird, eine Evidenz über die in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge und Anhänger zu führen. In diese Evidenz hat sie das zugewiesene Kennzeichen, das Datum der Anmeldung, der Abmeldung, der Hinterlegung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln, der Aufhebung oder des Erlöschen der Zulassung, bei natürlichen Personen den Namen, den akademischen Grad, das Geburtsdatum, das Geschlecht, den Beruf und die Anschrift, bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Handelsrechtes den Namen oder die Firma, die Art des Betriebes und die Anschrift, außerdem andere mit der Zulassung und der Beschaffenheit des Fahrzeugs zusammenhängende Daten, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben als Zulassungsbehörde erforderlich ist, aufzunehmen. Die Daten sind nach sieben Jahren ab Abmeldung, Aufhebung oder Erlöschen der Zulassung des Fahrzeugs zu löschen. Die Behörde muss die Zulassungsdaten der in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zugelassenen oder zuzulassenden Fahrzeuge in der von der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer geführten Zulassungsevidenz verwenden können.

(1a) Die Behörde hat, sofern die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird, von Amts wegen periodisch Daten gemäß Abs. 1 den Finanzbehörden und der Anstalt Statistik Österreich zu übermitteln, sofern diese Daten für Zwecke der Einhebung der Kraftfahrzeugsteuer oder der Bundesstatistik notwendig sind. Wird die Zulassung durch Zulassungsstellen vorgenommen, so erfolgt diese Datenübermittlung durch die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug - Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer.“

54. § 47 Abs. 2 entfällt.

55. § 47 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Bundesminister für Inneres führt eine zentrale Zulassungsevidenz. Zu diesem Zweck haben – sofern die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird – die Zulassungsbehörden, die die örtliche Zulassungsevidenz automationsunterstützt führen, laufend die Daten der Zulassungsbetreiber gemäß Abs. 1 – ausgenommen Beruf und Art des Betriebes – sowie Daten über das Kraftfahrzeug oder den Anhänger und die Zulassung dem Bundesminister für Inneres mittels maschinell lesbarer Datenträger oder im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Auskünfte sind im Wege der Datenfernverarbeitung dem Bundesministerium für Inneres, dem Bundesministerium für Innovation, Technologie und Verkehr, den Sicherheitsdirektionen, den Bundespolizeibehörden, den Bezirksverwaltungsbehörden, den Magistraten der Städte mit eigenem Statut, den Dienststellen der Bundesgendarmerie, den Grenzkontrollenstellen und – nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Voraussetzungen und kosteneffektiv für den Bund – den Gemeindesicherheitswachen zu erteilen, soweit diese zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung bilden. Abs. 1 dritter Satz über die Lösung der Daten gilt sinngemäß. Der Bundesminister für Inneres hat auf begründeten Antrag eines Fahrzeugherstellers oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten für die Abwicklung von Fahrzeugrückrufaktionen unter Angabe der Fahrgestellnummern den davon betroffenen Zulassungsbetreibern nach Maßgabe der von den Behörden zur Verfügung gestellten Daten ein Informationsschreiben des Fahrzeugherstellers über die Durchführung der Fahrzeugrückrufaktion zuzustellen, soweit eine solche Zustellung mangels verfügbarer Daten nicht gemäß § 40b Abs. 9 bewirkt werden konnte. Der Antragsteller hat dem Bundesminister für Inneres die dadurch entstandenen Kosten zu ersetzen.“

56. Nach § 47 Abs. 4 werden folgende Abs. 4a und Abs. 4b eingefügt:

„(4a) Die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug - Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer hat die gemäß § 40a Abs. 6 Z 2 erfassten und übermittelten Daten in einer zentralen Evidenz zum Zwecke der Auskunftserteilung und zur Führung einer Datenbank für erleichterte und effizientere Durchführung von weiteren Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassungsvorgängen durch Behörden oder Zulassungsstellen zu erfassen und zu speichern. Für die Durchführung von weiteren Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassungsvorgängen können die jeweils zuständigen Behörden oder Zulassungsstellen auf die jeweils in Betracht kommenden Daten zugreifen und diese verwenden. Auskünfte sind nur im Wege der Datenfernverarbeitung zu erteilen

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zum Zwecke der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie um Informationsverpflichtungen gegenüber der Kommission der Europäischen Union, wie insbesondere Mitteilungen bestimmter übersichtlich aufbereiteter fahrzeugspezifischer Daten, nachkommen zu können

2. dem Bundesminister für Landesverteidigung und den Militärrkommanden zum Zwecke der Vollziehung des Militärleistungsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1978, idF BGBl. Nr. 259/1995
3. unter Berücksichtigung ihrer technischen und organisatorischen Möglichkeiten bei Angabe eines diesen Möglichkeiten entsprechenden Suchkriteriums den Organen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der gesetzlichen Interessenvertretungen soweit diese Auskünfte zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung bilden
4. den zuständigen Behörden anderer Staaten auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen oder wenn sich eine solche Verpflichtung aus EU-Vorschriften ergibt
5. den Auskunftsstellen im Sinne des Artikels 5 der Richtlinie 2000/26/EG, ABI. L 181/65 vom 20. Juli 2000, (vierte Kraftfahrzeugaftpflicht-Richtlinie) der anderen EU-Mitgliedstaaten sowie Geschädigten im Sinne der Richtlinie 72/166/EWG in anderen EU-Mitgliedstaaten, wenn dieser ein berechtigtes Interesse an dieser Auskunft hat. Dabei sind folgende Informationen ohne unnötige Verzögerung zu geben:
 - a) Name und Anschrift des Versicherungsunternehmens
 - b) Nummer der Versicherungspolizze
 - c) Namen und Anschrift des Schadenregulierungsbeauftragten des Versicherungsunternehmens im Wohnsitzstaat des Geschädigten.

(4b) Der zur Ausstellung eines Typenscheines gemäß § 29b Abs. 1 Berechtigte oder gemäß § 30 Abs. 1 Verpflichtete hat die fahrzeugspezifischen Daten von Fahrzeugen der Klasse M1, die für die Ausstellung des Zulassungsscheines benötigt werden, im Wege der Datenfernübertragung der Zulassungsevidenz der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer zu übermitteln. Diese Daten sind in der Zulassungsevidenz zu speichern und für Zulassungsvorgänge verfügbar zu machen.“

57. § 47 Abs. 5 lautet:

„(5) Abs. 1 bis 4a gelten für die Bewilligung zur Durchführung von Probe- oder von Überstellungs-fahrten (§§ 45 und 46) sinngemäß.“

58. § 48 Abs. 1 Z 2 lautet:

„2) die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache oder der Finanzstrafbehörden bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge, sofern dies aus wichtigen dienstlichen Gründen, insbesondere zur Durchführung beson-derer Erhebungen unerlässlich ist,“

59. § 48 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Kennzeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen. Das Kennzeichen muss mit einem oder zwei Buchstaben als Bezeichnung der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, beginnen. Bei Kennzeichen für die im § 40 Abs. 1 angeführten Fahrzeuge kann die Bezeichnung der Behörde entfallen. Das Kennzeichen hat weiters, sofern es kein Deckenzeichen gemäß Abs. 1 ist, bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache oder der Justizwache bestimmt sind, sowie bei Heeresfahrzeugen und bei den im § 54 Abs. 3 und Abs. 3a lit. a und b angeführten Fahrzeugen an Stelle der Bezeichnung der Behörde die Bezeichnung des sachlichen Bereiches zu enthalten. Der Bezeichnung der Behörde, oder, wenn diese entfällt, des sachlichen Bereiches, hat das Zeichen zu folgen, unter dem das Fahrzeug bei der Behörde vorgemerkt ist.“

60. § 48a Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Für die Zuweisung oder Reservierung eines Wunschkennzeichens ist eine Abgabe in der Höhe von 2000 S an den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds mittels einer zur postalischen Einzahlung geeigneten Beleges oder bar bei der Behörde zu entrichten. Erfolgt die Einzahlung bar bei der Behörde, so hat diese die eingenommenen Beträge gesammelt zweimal monatlich an den Österreichischen Verkehrssi-cherheitsfonds zu überweisen. Bei Abweisung oder Zurückziehung des Antrages gemäß Abs. 2 ist diese Abgabe zurückzuzahlen. Im Falle der Zuweisung ist die erfolgte Einzahlung dieser Abgabe vor Aushändi-gung der Kennzeichentafeln nachzuweisen. Erfolgt die Einzahlung dieser Abgabe nicht binnen vier Wo-chen ab Bekanntgabe der Reservierung, gilt ein Antrag auf Reservierung als zurückgezogen.“

(4) Für die Administration eines Wunschkennzeichens ist überdies ein Kostenbeitrag in der Höhe von 200 S in bar oder mittels eines von der Behörde ausgegebenen zur postalischen Einzahlung geeigneten Beleges zu entrichten. Der Kostenbeitrag fließt bei Behörden, die sich einer Unterstützung gemäß § 131a Abs. 4 lit. d bedienen, dem Fonds, sonst der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand der Behörde zu tragen hat.“

61. § 49 Abs. 4 lautet:

„(4) Auf den Kennzeichentafeln muss das Kennzeichen eingepresst sein. Die Schriftzeichen müssen bei Tag und klarem Wetter auf mindestens 40 m, bei Motorfahrrädern auf mindestens 20 m lesbar sein. Die Farbe der Kennzeichentafeln muss sein: Bei Tafeln für

	a) Farbe des Grundes der Tafeln	b) Farbe der Schriftzeichen
1. Kraftwagen, Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Motordreiräder und Anhänger, vorbehaltlich der Z 3 und 4	weiß	schwarz
2. Motorfahrräder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge sowie für Anhänger gemäß Abs. 3	rot	weiß
3. vorübergehend zugelassene Fahrzeuge sowie für Probefahrtkennzeichen	blau	weiß
4. Überstellungskennzeichen	grün	weiß

Der Grund der Kennzeichentafeln muss aus rückstrahlendem Material bestehen. Bei weißen Kennzeichentafeln muss am linken Rand in einem blauen Feld mit zwölf gelben Sternen das internationale Unterscheidungszeichen in weißer Schrift angegeben sein. Zwischen der Bezeichnung der Behörde und dem Vormerkzeichen muss das Wappen des Bundeslandes angebracht sein, in dem die Behörde ihren Sitz hat; dies gilt nicht für Fahrzeuge gemäß § 54 Abs. 3 und Abs. 3a lit. a und b sowie für Motorfahrräder. Bei den in § 40 Abs. 1 lit. a angeführten Fahrzeugen tritt an die Stelle des Landeswappens das Bundeswappen. Weiße Kennzeichentafeln (Z 1) müssen an ihrer oberen und unteren Kante rot-weiß-rot gerandet sein; Kennzeichentafeln für Motorfahrräder müssen weiß umrandet sein. Auf Kennzeichentafeln für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge müssen auf einem roten Streifen am rechten Rand der Tafel in weißer Schrift die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl des Kalenderjahres angegeben sein, in dem die Zulassung erlischt. Kennzeichentafeln müssen dauerhaft und widerstandsfähig ausgeführt und mit einer Hohlprägung versehen sein, die das Staatswappen mit der Umschrift "Republik Österreich" und die dem Hersteller der Kennzeichentafeln (Abs. 5) vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zugewiesene Kontrollnummer zeigt.“

62. § 49 Abs. 6 lautet:

„(6) An Kraftwagen und Motordreirädern muss vorne und hinten, an Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorräder mit Beiwagen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und an Anhängern hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein; bei anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen kann die vordere Kennzeichentafel abgenommen werden, wenn vorne am Fahrzeug Geräte oder Aufbauten angebracht sind; Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, an denen nur eine Kennzeichentafel angebracht ist, sind an der Vorderseite durch weißes rückstrahlendes Material im Sinne des § 49 Abs. 4 von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen. Das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig; bei Probefahrten dürfen jedoch auch Kennzeichentafeln mit Probefahrtkennzeichen angebracht sein. Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittellebene des Fahrzeugs annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten ausreichend beleuchtet werden kann. Es muss in jedem Fall auch die Umrandung der Kennzeichentafel vollständig sichtbar sein. Ist das Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich, wie bei Theaterkulissenwagen und dergleichen, so ist je eine Kennzeichentafel an jeder Seite des Fahrzeuges parallel zu seiner Längsmittellebene anzubringen.“

63. § 50 Abs. 2 lautet:

„(2) Ist das Kennzeichen auf einer Kennzeichentafel gemäß § 49 Abs. 4 nicht mehr dauernd gut lesbar, so ist dem Zulassungsbewerber auf Antrag eine neue Kennzeichentafel auszu folgen; dies gilt hinsichtlich des Wappens sinngemäß. Ist das Kennzeichen auf einer Kennzeichentafel, die dem § 49 Abs. 4 nicht entspricht, nicht mehr dauernd gut lesbar, so ist dem Zulassungsbewerber auf Antrag bei aufrechter Zulassung ein neues Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 zuzuweisen (außer es handelt sich um ein Wunschkennzeichen) und Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs. 4 auszu folgen; bei dieser Gelegenheit sind von Amts wegen alle entsprechenden Änderungen, das neue Kennzeichen betreffend, durchzuführen. Falls noch keine Kennzeichentafel gemäß § 49 Abs. 4 geführt wird, kann darüber hinaus jederzeit die Ausgabe von Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs. 4 beantragt werden; dabei ist dem Zulassungsbewerber bei aufrechter Zulassung auch ein neues Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 zuzuweisen (außer es handelt sich um ein Wunschkennzeichen) und es sind von Amts wegen alle entsprechenden Änderungen, das neue Kennzeichen betreffend, durchzuführen. Wenn bereits ein Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 vorhanden ist, so kann die Ausfolgung von Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs. 4 mit dem bisherigen Kennzeichen beantragt werden. Dabei muss aber ein ausreichender Zeitraum für die Herstellung dieser Tafeln in Kauf genommen werden. Der Betrag für den Ersatz der Gestehungskosten der neuen Kennzeichentafeln ist gleichzeitig mit dem Antrag zu erlegen. Die neuen Kennzeichentafeln sind nur gegen Ablieferung der alten Kennzeichentafeln auszu folgen. Der Anspruch auf Ausfolgung der Tafeln erlischt, wenn sie vom Antragsteller sechs Monate nach Einbringung des Antrages nicht abgeholt wurden.“

64. § 51 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Erstattung der Anzeige (Abs. 1) ist dem Lenker zu bestätigen. Die Zulassungsstelle hat für das Fahrzeug ein anderes Kennzeichen zuzuweisen. Kennzeichentafeln für dieses Kennzeichen sind nur gegen Ablieferung der über die Anzeige des Verlustes ausgestellten Bestätigung auszu folgen. Vorhandene Kennzeichentafeln für das bisherige Kennzeichen sind abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.“

65. § 56 Abs. 1 Z 1 lautet:

„1. ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, wie insbesondere dann, wenn aus einer Verkehrsunfallmeldung ersichtlich ist, dass das Fahrzeug schwere Beschädigungen, wie zB gravierende Verformungen des Fahrwerkes aufweist, oder“

66. § 56 Abs. 1a lautet:

„(1a) Die Behörde hat stichprobenartig Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge, Omnibusse und Anhänger jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, deren erstmalige Zulassung länger als sieben Jahre zurückliegt, und andere Fahrzeuge, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, zu überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Wenn die Behörde das erforderliche Gutachten von der Landesprüf stelle einholt, so kann zur besseren Koordination und effizienten Auslastung auch die Auswahl der Fahrzeuge und die Vorladung der Zulassungsbewerber im Einvernehmen mit dem Landeshauptmann diesem übertragen werden. In diesen Fällen gehen auch die Zuständigkeiten gemäß § 57 Abs. 6 und Abs. 7 auf den Landeshauptmann über.“

67. Nach § 56 Abs. 4 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Erfolgt die besondere Überprüfung innerhalb der Fristen des § 57a Abs. 3 noch vor der nächsten fälligen Begutachtung, so ersetzt diese Überprüfung bei positivem Ergebnis die nächste Begutachtung des Fahrzeugs und es ist eine Begutachtungsplakette anzubringen. Der Zulassungsbewerber hat daher den Kostenersatz für diese Überprüfung zu entrichten.“

68. Im § 57 erhält der bisherige Absatz (4a) die Absatzbezeichnung (4b) und als neuer Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Die Ermächtigung darf weiters nur erteilt werden, wenn der Antragsteller eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Überprüfung entstehenden Ansprüchen abgeschlossen hat. Diese Versicherung muss während der gesamten Dauer der Ermächtigung aufrecht erhalten werden. Bereits vor dem 1. Jänner 2002 Ermächtigte müssen bis längstens 30. Juni 2002 den Nachweis über den Abschluss einer solchen Haftpflichtversicherung erbringen. Wird der Nachweis nicht erbracht oder bleibt eine Versicherung nicht aufrecht, so ist die Ermächtigung zu widerrufen.“

69. Im § 57a erhält der bisherige Absatz (2a) die Absatzbezeichnung (2b) und als neuer Absatz (2a) wird eingefügt:

„(2a) Die Ermächtigung darf weiters nur erteilt werden, wenn der Antragsteller eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit der wiederkehrenden Begutachtung entstehenden Ansprüchen abgeschlossen hat. Diese Versicherung muss während der gesamten Dauer der Ermächtigung aufrecht erhalten werden. Bereits vor dem 1. Jänner 2002 Ermächtigte müssen bis längstens 30. Juni 2002 den Nachweis über den Abschluss einer solchen Haftpflichtversicherung erbringen. Wird der Nachweis nicht erbracht oder bleibt eine Versicherung nicht aufrecht, so ist die Ermächtigung zu widerrufen.“

70. § 57a Abs. 3 Z 1 lautet:

„1. bei Kraftfahrzeugen, ausgenommen historische Kraftfahrzeuge gemäß Z 4, jährlich,“

71. § 57a Abs. 10 lautet:

„(10) Falls durch Verordnung eine elektronische Führung des Begutachtungsformblattes angeordnet worden ist, können die entsprechenden Inhalte des Gutachtens der Anstalt Statistik Österreich auch auf elektronischem Weg übermittelt werden. Dabei kann durch Verordnung auch vorgesehen werden, dass diese Daten im Wege einer von den ermächtigten Plakettenherstellern namhaft gemachten Stelle, die diese Daten für die weitere statistische Verarbeitung entsprechend aufbereitet, der Anstalt Statistik Österreich übermittelt werden. Die namhaft gemachte Stelle hat den Landeshauptmännern zum Zwecke der Qualitätsicherung und Überwachung der Begutachtungsstellen Auskünfte aus dem Datenmaterial zu erteilen sowie Zugriff auf die aus dem jeweiligen Bundesland stammenden Daten zu gewähren.“

72. § 58 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Wird dabei festgestellt, dass mit dem Fahrzeug aufgrund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder aufgrund von schadhaften Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, so sind bei Gefahr im Verzug, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 1 lit. a über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichtafeln unverzüglich abzunehmen.“

73. § 58 Abs. 4 lautet:

„(4) Wurden im Zuge der Prüfung an Ort und Stelle (Abs. 1 bis 4) schwere Mängel (§ 57 Abs. 7) festgestellt, so ist für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen vom Fahrzeuglenker unmittelbar ein Kostenersatz zu entrichten. Dieser Kostenersatz ist von einem von der Behörde bestimmten Organ oder im Bereich von Amtsplätzen von Zollorganen einzuhaben. Wird der Kostenersatz nicht ohne weiteres vom Lenker entrichtet, so ist der Kostenersatz von der Behörde vorzuschreiben. Der Kostenersatz fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für die zur Verfügung gestellten Einrichtungen zu tragen hat. Die Höhe dieses Kostenersatzes ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.“

74. § 82 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Fahrzeuge, die in einem EU-Mitgliedstaat zugelassen sind und im Sinne der Verordnung des Rates Nr. 2411/1998 ihren Nationalitätsbuchstaben im Kennzeichen (auf der Kennzeichtafel) aufweisen, müssen nicht noch zusätzlich das internationale Unterscheidungszeichen führen.“

75. § 94 entfällt.

76. § 98 Abs. 1 zweiter Satz entfällt.

77. § 99 Abs. 3 letzter Satz lautet:

„Während der Dämmerung und bei Dunkelheit darf Begrenzungslicht nur zusammen mit Fernlicht, Abblendlicht oder von Nebelscheinwerfern ausgestrahltem Licht oder zur Beleuchtung abgestellter Kraftfahrzeuge verwendet werden.“

78. § 99 Abs. 5 lautet:

„(5) Bei Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall, Nebel und dergleichen sind Abblendlicht, Nebellicht oder beide gemeinsam zu verwenden; Abblendlicht für Gasentladungslichtquellen darf jedoch nicht gemeinsam mit Nebellicht verwendet werden. Fernlicht darf, außer während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder bei Nebel an Stelle von Abblendlicht verwendet werden. Nebelscheinwerfer dürfen sonst nur auf engen oder kurvenreichen Straßen, Nebelschlussleuchten nur bei Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall, Nebel und dergleichen verwendet werden. Unbeschadet der Bestimmungen über die Verwendung von Fernlicht und von Nebelscheinwerfern ist bei einspurigen Krafrädern während des Fahrens stets Abblendlicht zu verwenden.“

79. In § 99 Abs. 6 lit. k entfällt die Wortfolge „im Sinne des § 106 Abs. 6 zweiter Satz“.

80. § 101 Abs. 5 erster Satz lautet:

„Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfuhrten, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig.“

81. § 102 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Lenker darf mit dem von ihm gelenkten Kraftfahrzeug und einem mit diesem gezogenen Anhänger nicht ungebührlichen Lärm, ferner nicht mehr Rauch, üblen Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist. Das Laufenlassen des Motors ist, sofern mit diesem nicht auch andere Maschinen betrieben werden, zum sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges jedenfalls nicht erforderlich bei längerem Halten oder beim Anhalten vor einem geschlossenen Bahnschranken. Beim Anhalten in einem Tunnel ist der Fahrzeugmotor, sofern mit diesem nicht auch andere Maschinen betrieben werden, unverzüglich abzustellen.“

82. § 102 Abs. 5 lit. a lautet:

„a) die Ausfertigung des Begutachtungsformblattes über die letzte Begutachtung des Fahrzeuges“

83. § 102 Abs. 5 lit. c lautet:

„c) bei Probefahrten den Probefahrtschein (§ 45 Abs. 4) sowie das Zusatzblatt zum Probefahrtschein, aus dem jedenfalls der Name des Lenkers, das Datum des Tages des Beginnes der Probefahrt sowie die Marke und Type des Fahrzeuges ersichtlich sind,“

84. In § 102 Abs. 5 Satz 2, 3 und 4 wird jeweils der Verweis „lit. b bis“ ersetzt durch den Verweis „lit. a bis“.

85. § 102 Abs. 10 lautet:

„(10) Der Lenker hat auf Fahrten Verbandzeug, das zur Wundversorgung geeignet und in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen Verschmutzung geschützt ist, sowie bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine geeignete Warneinrichtung mitzuführen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen hinsichtlich des Verbandzeuges, insbesondere betreffend die notwendigen Inhalte, die Verpackung sowie die periodische Aktualisierung des Inhaltes festzulegen. Anstelle dieser Verordnungsbestimmungen können auch einschlägige ÖNORMEN durch Verordnung für verbindlich erklärt werden. Der Lenker hat bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg und bei anderen als leichten Anhängern pro Fahrzeug jeweils mindestens einen Unterlegkeil mitzuführen.“

86. § 102 Abs. 12 lit. f lautet:

„f) des § 114 Abs. 4 Z 1 oder des § 122 Abs. 5 letzter Satz oder des § 122a Abs. 5 letzter Satz“

87. § 102 Abs. 12 lit. g lautet:

- „g) des § 4 Abs. 7a, des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird, wobei die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenzen des § 4 Abs. 7a im Ausmaß von mehr als 2 % oder der zulässigen Achslasten um mehr als 6 % jedenfalls gefährdet wird,“

88. § 102 Abs. 12 lit. k lautet:

- „k) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. 370 vom 31. Dezember 1985, S 1, hinsichtlich der Vorschriften über das Mindestalter, die zulässige Lenkzeit, einzulegende Unterbrechung und Einhaltung der erforderlichen Ruhezeit (Art 5 bis 9).“

89. Dem § 102 Abs. 12 wird angefügt:

„Im Falle der lit. g sind bei Gewichtsüberschreitungen oder Achslastüberschreitungen die Zwangsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Überlast ab- oder auf ein anderes Fahrzeug umgeladen wird. Ist das Ab- oder Umladen an Ort und Stelle nicht möglich, so kann der Transport unter Begleitung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einer nahe gelegenen geeigneten Stelle, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich ist, weitergeführt werden.“

90. § 103 Abs. 1 Z 2 lautet:

- „2. hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, dass für Fahrten
 - das im § 102 Abs. 10 angeführte Verbandzeug,
 - bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warneinrichtung,
 - bei den in § 102 Abs. 10a genannten Fahrzeugen außer in den Fällen des § 102 Abs. 10b und Abs. 10c die erforderliche reflektierende Warntafel im Sinne des § 102 Abs. 10a sowie
 - bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg und bei anderen als leichten Anhängern pro Fahrzeug jeweils mindestens ein Unterlegkeil bereitgestellt ist;“

91. Nach § 103 Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 4 durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 5 angefügt:

- „5. darf Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg ohne Bereitstellung eines Lenkers nur an Personen vermieten, die
 - a) nachweisen, dass sie Inhaber einer von einer österreichischen oder ausländischen Behörde ausgestellten Güterbeförderungskonzession sind und entweder
 - aa) eine Bestätigung der Gewerbebehörde vorlegen, wonach durch die Anmietung die in der Konzession festgelegte Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird oder
 - bb) nachweisen, dass die Anmietung dem vorübergehenden Ersatz für ein gleichartiges ausgefallenes Fahrzeug dient, oder
 - b) anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, dass sie zum Werkverkehr mit Gütern (§ 32 Abs. 3 GewO 1994) berechtigt sind, oder
 - c) glaubhaft nachweisen, dass das Kraftfahrzeug für eine unentgeltliche private Güterbeförderung benötigt wird; hierbei sind der Zweck, die Dauer und der Abfahrts- und Zielort dieser Güterbeförderung im Mietvertrag genau zu bezeichnen.“

92. § 103 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges hat, sofern er der Dienstgeber des Lenkers ist, dafür zu sorgen, dass eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit des Lenkers oder der beim Betrieb des Fahrzeuges sonst beschäftigten und bei ihm angestellten Personen nach Möglichkeit vermieden wird. Er hat dem Lenker die erforderliche Kälte- und Regenschutzkleidung sowie für Lenker eines Lastkraftwagens, eines Sattelzugfahrzeuges oder eines Omnibusses, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg auch eine geeignete Warnkleidung (wie z.B. reflektierende Warnweste) beizustellen. Er darf den Lenker nicht in einem Ausmaß beanspruchen, dass diesem das sichere Len-

ken des Fahrzeuges nicht mehr möglich ist.

93. § 103 Abs. 5 entfällt.

94. § 106 Abs. 3 lautet:

„(3) Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2, die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen, nicht überschritten werden. Es dürfen aber außer bei Omnibussen und Omnibusanhängern, abgesehen vom Lenker nicht mehr als acht Personen, gleichgültig ob Erwachsene oder Kinder, befördert werden. Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Omnibus oder Omnibusanhänger im Kraftfahrlinienverkehr befördert werden dürfen, sind drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen.“

95. § 106 Abs. 4 lautet:

„(4) Mit Motorrädern und Motorfahrrädern darf außer dem Lenker nur eine weitere Person befördert werden. Mit Motorrädern und dreirädrigen Kraftfahrzeugen ohne geschlossenen kabinenartigen Aufbau dürfen nur Personen befördert werden, die das zwölftes Lebensjahr vollendet haben. Mit Motorfahrrädern dürfen Kinder unter acht Jahren nur auf Kindersitzen gemäß § 26 Abs. 5 befördert werden, die der Größe des Kindes entsprechen.“

96. § 106 Abs. 6 lautet:

„(6) Bei Schülertransporten mit Omnibussen und bei Schülertransporten mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen bei der Genehmigung als größte zulässige Anzahl der beförderten Personen außer dem Lenker acht Personen festgesetzt wurde, ausgenommen Transporte, die unentgeltlich, nicht gewerblich und nicht regelmäßig durchgeführt werden muss vorne und hinten am Fahrzeug mit einem Abstand von mindestens 100 cm von der Fahrbahnoberfläche entfernt deutlich sichtbar je eine gelbrote Tafel aus rückstrahlendem Material mit darauf abgebildeten Kindersymbolen und Blinkleuchten angebracht sein (Schülertransport-Kennzeichnungstafel). Diese Blinkleuchten müssen während des Ein- und Aussteigens der Schüler eingeschaltet sein. Bei anderen als Schülertransporten sind die Tafeln abzudecken oder zu entfernen. Bei Leerfahrten im Rahmen von Schülertransporten müssen die Tafeln nicht abgedeckt oder entfernt werden. Die näheren Bestimmungen über das Aussehen, die Eigenschaften und die Abmessungen der Tafel sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.“

97. § 107 Abs. 1 lautet:

„(1) Auf Fahrten zu Orten eines dringenden Einsatzes mit im § 20 Abs. 1 lit. d oder Abs. 5 angeführten Fahrzeugen finden die Bestimmungen über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit (§ 98) keine Anwendung, wenn mit den im § 20 Abs. 1 lit. d und Abs. 5 angeführten Scheinwerfern oder Warnleuchten blaues Licht ausgestrahlt wird.“

98. § 109 Abs. 1 lit. d bis g lauten:

- „d) auch im Hinblick auf die Lage ihres ordentlichen Wohnsitzes die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lassen,
- e) das Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität oder das Diplom einer Fachhochschule für Maschinenbau oder für Elektrotechnik besitzen oder die Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung erfolgreich bestanden haben,
- f) eine Fahrschullehrerberechtigung für sämtliche Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen,
- g) seit mindestens drei Jahren eine Lenkberechtigung für sämtliche Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen und glaubhaft machen, dass sie mindestens ein Jahr lang Fahrzeuge der Klassen tatsächlich gelenkt haben für die Lenker ausgebildet werden sollen, und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder strassenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind; bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Klasse

D ist jedoch nur eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C, sofern sie nicht auch in eine andere Klasse oder Unterklasse fallen, erforderlich.“

99. In § 109 Abs. 1 wird die bisherige lit. i als lit. j bezeichnet. Als neue lit. i wird eingefügt:

- „i. die erfolgreiche Absolvierung eines Unternehmerseminares im Ausmaß von mindestens 160 Stunden sowie eines Seminars über die speziellen Pflichten und Aufgaben eines Fahrschulinhabers im Ausmaß von mindestens 15 Stunden nachweisen, und die“

100. § 109 Abs. 3 entfällt.

101. § 112 Abs. 2 lautet:

„(2) Der vollständige Fahrschultarif ist von außen lesbar neben oder in der Nähe der Eingangstür anzubringen. In die Preise sind alle Zuschläge einzubeziehen ("Inklusivpreise"). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Details hinsichtlich eines vergleichbaren Tarifaushanges, wie insbesondere die zwingenden Inhalte oder ein einheitliches Tarifformblatt festlegen.“

102. Im § 112 Abs. 3 werden folgende Sätze angefügt:

„In der Bezeichnung der Fahrschule ist jedenfalls der Name des Fahrschulinhabers anzuführen. Fahrschulinhaber, denen der Betrieb einer Fahrschule vor dem 1. Jänner 2002 genehmigt worden ist, müssen dieser Verpflichtung bis spätestens 31. Dezember 2003 nachkommen.“

103. § 113 Abs. 3 lautet:

„(3) Als Fahrschulleiter (Abs. 1) darf nur eine Person verwendet werden, die
 1. die im § 109 Abs. 1 lit. a bis j angeführten Voraussetzungen erfüllt oder die bereits berechtigt ist, eine Fahrschule zu leiten, und die nicht bereits Besitzer oder Leiter einer anderen Fahrschule ist; steht eine Person, die alle diese Voraussetzungen erfüllt, nicht zur Verfügung, so darf auch der Besitzer oder Leiter einer anderen Fahrschule als Leiter verwendet werden, sofern dadurch die fachliche Leitung der Fahrschulen nicht beeinträchtigt wird; eine solche Verwendung ist auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu befristen,
 2. das 65 Lebensjahr noch nicht vollendet hat und
 3. in einem Ausmaß von mindestens einer Halbtagsbeschäftigung (mindestens 20 Stunden pro Woche) in der Fahrschule anwesend ist.“

104. § 114 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Fahrschulbesitzer hat dem Landeshauptmann die in seiner Fahrschule verwendeten Lehrpersonen und Änderungen im Stande seines Lehrpersonals anzuzeigen.“

105. § 114 Abs. 2 entfällt.

106. § 114 Abs. 4 Z 1 lautet:

„1. darf Schulfahrten nur durchführen, wenn er sich in einer hiefür geeigneten körperlichen und geistigen Verfassung befindet und der Alkoholgehalt des Blutes weniger als 0,5 g/l (0,5 Promille) oder der Alkoholgehalt der Atemluft weniger als 0,25 mg/l beträgt;“

107. Nach § 114 Abs. 4a wird folgender Abs. 4b eingefügt:

„(4b) Die in Abs. 4 erwähnten Fahrübungen gemäß § 11 Abs. 4 Z 2 FSG sind auf dem Übungsplatz der Fahrschule durchzuführen.“

108. § 114 Abs. 5 lautet:

„(5) Das Abhalten eines Fahrschulkurses außerhalb des Standortes der Fahrschule ist nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig. Die Bewilligung darf nur jeweils für einen Fahrschulkurs von bestimmter Dauer und nicht für mehr als zwei Kurse gleichzeitig und nur dann erteilt werden, wenn
 1. der Fahrschulkurs im selben Bundesland abgehalten werden soll,
 2. die im § 110 Abs. 1 lit. a angeführten sachlichen Voraussetzungen für den Fahrschulbetrieb auch für den abzuhalgenden Fahrschulkurs gegeben sind,

3. die unmittelbare persönliche Leitung des abzuhaltenen Fahrschulkurses durch den Fahrschulbesitzer oder Fahrschulleiter zu erwarten ist,
4. der Fahrschulkurs nicht mehr als 40 km vom Standort der Fahrschule entfernt abgehalten werden soll.“

109. § 116 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Berechtigung, als Fahrschullehrer an einer Fahrschule theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, die

1. vertrauenswürdig sind (§ 109 Abs. 1 lit. b),
2. seit mindestens drei Jahren eine Lenkberechtigung für die Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen, für die Lenker ausgebildet werden sollen, und glaubhaft machen, dass sie mindestens ein Jahr lang solche Fahrzeuge tatsächlich gelenkt haben und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind; bei Bewerbern um eine Fahrschullehrerberechtigung für die Klasse D ist jedoch nur eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C, sofern sie nicht auch in eine andere Klasse oder Unterklasse fallen, erforderlich und
3. die ein in Österreich gültiges Reifeprüfungszeugnis besitzen.

§ 2 Abs. 1 bis 3 FSG gilt mit der Maßgabe, dass die Fahrschullehrerberechtigung für die Klasse C oder D oder die Unterklasse C1 nicht auch die Fahrschullehrerberechtigung für die Klassen B, F und G umfasst. Bei der Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung sind die Bestimmungen des § 109 über die Gleichwertigkeit der Ausbildung und die Ausdehnung auf weitere Klassen oder Unterklassen von Fahrzeugen sowie die Berücksichtigung von in anderen EWR-Vertragsstaaten erworbenen Ausbildungen und Befähigungen sinngemäß anzuwenden.“

110. § 116 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag vom Erfordernis des Besitzes eines in Österreich gültigen Reifezeugnisses befreien, wenn der Antragsteller

1. während des letzten Jahres und
2. insgesamt mindestens fünf Jahre lang während der letzten acht Jahre vor der Einbringung des Antrages lang als Fahrlehrer tätig war und einen guten Erfolg nachweisen kann.“

111. § 116 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Fahrschullehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn

1. die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind; dies gilt jedoch nicht bei der Entziehung der Lenkberechtigung wegen eines körperlichen Gebrechens,
2. die Absolvierung der Weiterbildung nicht nachgewiesen wurde.“

112. § 116 Abs. 6 entfällt.

113. In § 116 Abs. 6a entfällt das Wort „entgeltliche“.

114. Nach § 116 Abs. 6a wird folgender Abs. 6b eingefügt:

„(6b) Fahrschullehrer müssen periodische Weiterbildungen im Ausmaß von mindestens 40 Stunden jeweils innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren absolvieren. Der Nachweis über die absolvierten Weiterbildungen ist jeweils vor Verlängerung des Fahrschullehrerausweises dem Landeshauptmann zu erbringen. Wird dieser Nachweis nicht erbracht, so ist vom Landeshauptmann eine Frist zu setzen, bis zu der die fehlenden Nachweise zu erbringen sind. Die Verlängerung des Ausweises erfolgt erst, wenn die Nachweise erbracht sind. Wird die Absolvierung der Weiterbildung nicht bis zum Verstreichen der Frist nachgewiesen, so ist die Fahrschullehrerberechtigung zu entziehen.“

115. Nach § 116 wird folgender § 116a samt Überschrift eingefügt:

„Fahrlehrerausweis, Fahrschullehrerausweis“

§ 116a. (1) Der Landeshauptmann hat nach Erteilung einer Fahrschullehrerberechtigung jedem Fahrschullehrer einen Fahrschullehrerausweis und nach Erteilung einer Fahrlehrerberechtigung jedem Fahrlehrer einen Fahrlehrerausweis auszustellen. Dem Ausweis muss zu entnehmen sein, für welche

Klassen oder Unterklassen von Fahrzeugen sein Besitzer theoretischen oder praktischen Unterricht erteilen darf.

(2) Der Fahrschullehrerausweis und der Fahrlehrerausweis werden jeweils mit einer Gültigkeit von 5 Jahren ausgestellt. Vor Verlängerung der Gültigkeit ist die Absolvierung der Weiterbildung nachzuweisen.

(3) Die Lehrpersonen haben ihren Fahrlehrerausweis beim Erteilen des praktischen Unterrichtes auf Schulfahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. Fahrschullehrer haben ihren Ausweis auch beim Erteilen von theoretischem Unterricht dabei zu haben und auf Verlangen einem behördlichen Kontrollorgan (Fahrschulinspektor) zur Überprüfung auszuhändigen. Der Besitzer eines Fahrlehrerausweises oder eines Fahrschullehrerausweises hat diesen unverzüglich dem Landeshauptmann abzuliefern, wenn er die Berechtigung zum Erteilen von praktischem Unterricht verloren hat, wie insbesondere bei Entziehung der Lenkberechtigung.

(4) Auf dem Ausweis oder, wenn der Platz nicht mehr ausreicht, auf einem Beiblatt dazu, ist vom Fahrschulinhaber anzugeben, seit wann diese Lehrperson in der Fahrschule beschäftigt ist. Endet das Beschäftigungsverhältnis in der Fahrschule, so hat der Inhaber des Ausweises diesen dem Fahrschulinhaber zwecks Bestätigung vorzulegen und der Fahrschulinhaber hat diesen Umstand im Ausweis zu vermerken. Wird der Ausweis nicht vorgelegt oder nimmt der Fahrschulinhaber die Bestätigung nicht vor, so kann vom Fahrschulinhaber oder vom Inhaber des Ausweises der Landeshauptmann angerufen werden. Dieser hat gegebenenfalls die Vorlage des Ausweises oder die Vornahme der Bestätigung anzuordnen. Wird dieser Anordnung nicht binnen der vom Landeshauptmann gesetzten Frist entsprochen, so kann der Landeshauptmann gegen Ersatz des dadurch verursachten Aufwandes den Ausweis einziehen und die Bestätigung vornehmen.“

116. § 117 sammt Überschrift lautet:

„F a h r l e h r e r“

§ 117. Die Berechtigung, als Fahrlehrer an einer Fahrschule praktischen Fahrunterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, die

1. vertrauenswürdig sind (§ 109 Abs. 1 lit. b),
2. seit mindestens drei Jahren eine Lenkberechtigung für die Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen, für die Lenker ausgebildet werden sollen, und glaubhaft machen, dass sie mindestens ein Jahr lang solche Fahrzeuge tatsächlich gelenkt haben und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrichtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind; bei Bewerbern um eine Fahrlehrerberechtigung für die Klasse D ist jedoch nur eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C, sofern sie nicht auch in eine andere Klasse oder Unterklasse fallen, erforderlich.

§ 2 Abs. 1 bis 3 FSG gilt mit der Maßgabe, dass die Fahrlehrerberechtigung für die Klasse C oder D oder die Unterklasse C1 nicht auch die Fahrlehrerberechtigung für die Klassen B, F und G umfasst. Die Bestimmungen des § 109 Abs. 5 bis 9 und § 116 Abs. 2a, 3, 4, 6a, 6b und 7 sind auf Fahrlehrer sinngemäß anzuwenden. Die Fahrlehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind, oder die Absolvierung der Weiterbildung nicht nachgewiesen wurde.“

117. Im § 122 Abs. 2 entfällt der letzte Satz.

118. § 122 Abs. 3 erster Satz lautet:

„Die Bewilligung darf hinsichtlich desselben Bewerbers um eine Lenkberechtigung nur einmal, für nicht mehr als zwei Begleiter und für nicht länger als ein Jahr erteilt werden.“

119. § 122 Abs. 5 dritter Satz lautet:

„Bei der Durchführung von Übungsfahrten hat beim Begleiter der Alkoholgehalt des Blutes weniger als 0,5 g/l (0,5 Promille) oder der Alkoholgehalt der Atemluft weniger als 0,25 mg/l zu betragen.“

120. In § 123 Abs. 1 entfällt der zweite Satz.

121. § 123 Abs. 4 lautet:

„(4) Die im § 103 Abs. 2 und § 103a Abs. 2 angeführten Erhebungen sind im Sinne des § 39 Abs. 2 letzter Satz AVG, außer bei Gefahr im Verzug, schriftlich oder telefonisch durchzuführen. Liegt einer Erhebung gemäß § 103 Abs. 2 die Begehung einer Verwaltungsübertretung zugrunde, ist die Erhebung von der für die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes zuständigen Behörde, sofern diese eine Bezirksverwaltungs- oder Bundespolizeibehörde ist, zu führen. In diesen Fällen ist diese Behörde auch sachlich und örtlich für die Durchführung eines Strafverfahrens wegen Übertretung des § 103 Abs. 2 zuständig.“

122. Nach § 132 Abs. 9 werden folgende Abs. 10, 11, 12, 13, 14 und 15 angefügt:

„(10) Bereits genehmigte oder zugelassene Invalidenkraftfahrzeuge unterliegen weiterhin den bisher für sie geltenden Bestimmungen. Solche Fahrzeuge müssen nicht neu genehmigt oder zugelassen werden.

(11) Fahrzeuge der Klasse N2, mehrspurige Kleinkrafträder (Klasse L2), vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L2), dreirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L5) und vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG (Klasse L5), die bereits vor dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 5 idF BGBl. I Nr. xx/xxxx genehmigt worden sind, sind von der Bestimmung des § 4 Abs. 5 ausgenommen. Diese müssen aber den bisherigen Bestimmungen entsprechen.

(12) Kraftwagen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und mit nicht mehr als vier Achsen und Anhänger der Klassen O2 und O3, die mit solchen Kraftwagen gezogen werden, die nicht dem § 6 Abs. 7a entsprechen, dürfen später als ein Monat nach Inkrafttreten des § 6 Abs. 7a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xx/xxxx, nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

(13) Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegrafenvorwahl bestimmt sind und die aufgrund der bisher geltenden Bestimmungen mit dem dauernden Standort in Wien und mit der Bezeichnung des sachlichen Bereiches an Stelle der Bezeichnung der Behörde im Kennzeichen zugelassen worden sind, dürfen diese Kennzeichen bis zu einer allfälligen Abmeldung weiterhin führen.

(14) Fahrschullehrer und Fahrlehrer, die einen Fahrschullehrerausweis oder einen Fahrlehrerausweis besitzen, der vor dem 1. Jänner 2002 ausgestellt worden ist, haben diesen bis längstens 30. Juni 2002 beim Landeshauptmann gegen einen solchen mit eingetragener Gültigkeitsdauer umzutauschen. Fahrschullehrerausweise und Fahrlehrerausweise die vor dem 1. Jänner 2002 ausgestellt worden sind, verlieren mit Ablauf des 30. Juni 2002 ihre Gültigkeit.

(15) Fahrschulbewilligungen, die vor dem 1. Jänner 2002 erteilt worden sind, sind von den Bestimmungen des § 109 Abs. 1 idF. BGBl. I Nr. xx/xxxx ausgenommen.“

123. § 134 Abs. 3 lautet:

„(3) Bei Übertretungen des § 99 Abs. 1 erster Satz und Abs. 5 auf Freilandstraßen, des § 102 Abs. 1 dritter Satz und Abs. 3 dritter Satz, des § 106 Abs. 1a, 1b und Abs. 4 sowie bei mit Messgeräten festgestellten Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 98) im Ausmaß von 20 bis 30 km/h kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 500 S sofort eingehoben werden. Dies gilt auch für Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABI. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1 und des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABI. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABI. Nr. L 353 vom 17. 12.1990, S 12. Bei Übertretungen des § 4 Abs. 7a und § 101 Abs. 1 lit. a kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 3.000 S sofort eingehoben werden.“

124. Der bisherige § 134 Abs. 3b erhält die Absatzbezeichnung (3c). Als neuer Abs. 3b wird eingefügt:

„(3b) Zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit können auch automatische Geschwindigkeitsmesssysteme verwendet werden, mit denen die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Fahrzeugs auf einer bestimmten Wegstrecke gemessen werden kann, sofern im Bereich der Messstrecke nur eine zulässige Höchstgeschwindigkeit gesetzlich oder durch Verordnung festgesetzt ist. Dabei gilt die Messstrecke als Ort der Begehung der Übertretung. Wurden dabei auf der Messstrecke im Messzeitraum mehrere Geschwindigkeitsübertretungen begangen, so gelten diese als eine Übertretung. Erstreckt sich die Messstrecke auf den Sprengel mehrerer Behörden, so ist die Behörde zuständig, in deren Sprengel das Ende der Messstrecke fällt.“

125. Im § 135 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) § 57 Abs. 4a und § 57a Abs. 2a sowie § 109 Abs. 1 lit. f und i, § 114 Abs. 1, § 114 Abs. 2, § 116 Abs. 5, § 116 Abs. 6b, § 116a, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/xxxx, treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft. § 2 Abs. 1 Z 46, § 20 Abs. 1 lit. h und § 106 Abs. 6, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/xxxx, treten mit 1. September 2002 in Kraft. § 49 Abs. 4 und § 50 Abs. 2, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xx/xxxx, treten mit 1. Juli 2002 in Kraft. § 47 Abs. 4a Z 5, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/xxxx, tritt mit 1. März 2003 in Kraft.“

126. In § 136 Abs. 1 lit. d entfällt der Ausdruck „des § 55 Abs. 3 und 4“.

127. § 136 Abs. 1 lit. e, f und g lauten:

- ,e) des § 91a mit dem Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen;
- f) des § 102 Abs. 5 lit. f mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit;
- g) des § 109 Abs. 2, des § 124 Abs. 3, des § 125 Abs. 3 und des § 127 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung an einer Höheren Lehranstalt oder an einer Universität mit dem Bundesminister für Bildung, Wissenschaft und Kultur;“

128. In § 136 Abs. 1 lit. i wird die Wortfolge „für Land- und Forstwirtschaft“ ersetzt durch die Wortfolge „für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft“.

129. § 136 Abs. 1 lit. n entfällt.

130. In § 136 Abs. 2 entfällt der Ausdruck „des § 67 Abs. 4a letzter Satz und Abs. 7, des § 68 Abs. 2 zweiter Satz und des § 77 Abs. 1 zweiter Satz“.

131. § 136 Abs. 3a lautet:

„(3a) Mit der Vollziehung des § 11 Abs. 3 bis 9, des § 26a Abs. 2 lit. c und des § 134 Abs. 6 ist der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut; er hat hiebei das Einvernehmen mit den Bundesministern für soziale Sicherheit und Generationen, für Wirtschaft und Arbeit sowie für Verkehr, Innovation und Zukunft herzustellen.“

132. Die Wortfolge "der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr" in ihren verschiedenen grammatischen Formen wird durch die Wortfolge "der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie" in der jeweils grammatisch richtigen Form ersetzt.

Artikel II

(Änderung der 3. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Das Bundesgesetz vom 7.7.1976, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert (3. Kraftfahrgesetz-Novelle) und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten getroffen werden, BGBl. Nr. 1976/352, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 1990/458 wird wie folgt geändert:

1. Art. III Abs. 2 Z 4 wird angefügt:

„und bei bescheidmäßigt vorgeschriebenen Transportbegleitfahrzeugen von beeideten Straßenaufsichtsorganen bei der Absicherung von Sondertransporten auf Bundes- und Landesstraßen, wenn der Gebrauch des Sicherheitsgurtes mit dem Zweck der Fahrt unvereinbar ist,“

2. Art. III Abs. 5 lautet:

"(5) Wer

1. als Lenker eines Kraftfahrzeuges oder
2. als mit einem Kraftfahrzeug beförderte Person

die im Abs. 1 erster Satz angeführte Verpflichtung nicht erfüllt, begeht, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird, eine Verwaltungsübertretung, welche mit einer Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG mit einer Geldstrafe von S 300,-- zu ahnden ist. Wenn die Zahlung des Strafbetrages verweigert wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu S 1.000,-- , im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden zu verhängen."

Artikel III

(Änderung der 4. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Das Bundesgesetz vom 30.11.1977, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (4. Kraftfahrgesetz-Novelle) und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sturzhelmen getroffen werden, BGBI. Nr. 615/1977, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I, Nr. 93/1998, wird wie folgt geändert:

Im Art. IV Abs. 1 lautet der erste Satz:

"Der Lenker eines Kraftrades oder eines Kraftwagens mit drei Rädern und einem Eigengewicht von mehr als 400 kg, ausgenommen Fahrzeuge mit geschlossenem, kabinenartigen Aufbau, wobei jedoch bei Krafträder mit einem geschlossenen, kabinenartigen Aufbau durch ein geeignetes, technisch gleichwertiges Sicherungssystem (zB spezielles Gurtsystem) ausreichender Schutz geboten sein muss. und eine mit einem solchen Fahrzeug beförderte Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet."

Vorblatt**Probleme:**

Seit den letzten geringfügigen Änderungen des Kraftfahrgesetzes im Jahre 1998 haben sich wieder eine Reihe von Punkten ergeben, die eine Änderung des Kraftfahrgesetzes notwendig machen. Dies sind zahlreiche redaktionelle Anpassungen. Berücksichtigung des aktuellen technischen Standes, Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen mit einzelnen Bestimmungen sowie Berücksichtigung von EU-Richtlinien. Umfangreichere Änderungen sind im Bereich des Fahrschulwesens angezeigt, da die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Behörden und der Sozialpartner berücksichtigt werden sollen. Die Bestimmungen über Probefahrten entsprechen nicht mehr den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und sollten den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Es muss die Durchsetzung der Einhaltung der gelgenden Gewichtsgrenzen erleichtert werden.

Ziel:

Änderung der relevanten Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes.

Inhalt:

Siehe die folgenden Erläuterungen.

Alternativen:

Beibehaltung der jetzt geltenden Rechtslage, die aber in bestimmten Punkten zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Die angestrebten Ziele können nur durch eine entsprechende Adaptierung der kraftfahrrichtlichen Bestimmungen erreicht werden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Teile der beabsichtigten Änderungen haben finanzielle Auswirkungen.

A) Mehraufwand ergibt sich an folgenden Bestimmungen:

- 1) Z 25 (§ 20 Abs. 5 lit. h, i und j) – Bewilligung von Blaulicht
- 2) Z 41 (§ 40a Abs. 8) – behördlicher Ausspruch
- 3) Z 48 (§ 45 Abs. 3) – zusätzliche Bewilligungen
- 4) Z 66 (§ 56 Abs. 1a) – besondere Überprüfung
- 5) Z 68 (§ 57 Abs. 4a) und Z 69 (§ 57a Abs. 2a) – Versicherung für Ernährte
- 6) Z 98 (§ 109 Abs. 1 lit. i) – zusätzliches Unternehmerseminar
- 7) Z 114 (§ 116 Abs. 6b) – Verlängerung des Fahr(schul)lehrerausweises

Dieser Mehraufwand ist wie folgt zu quantifizieren:

zu 1) Z 25 (§ 20 Abs. 5 lit. h, i und j – Blaulichtgenehmigungen):

Die Angaben einiger Länder hochgerechnet dürfte insgesamt mit 700 - 800 Verfahren zu rechnen sein. Legt man eine durchschnittliche Bearbeitungsdauer von 30 Minuten zugrunde, so bedeutet dies eine Gesamtdauer von ca. 400 Stunden für einen „C“-Bediensteten mit Stundensatz S 390,--, insgesamt somit S 156.000,--.

zu 2) Z 41 (§ 40a Abs. 8 – behördlicher Ausspruch):

Der damit verbundene Aufwand ist äußerst gering. Durch die Einbindung des Landeshauptmannes soll sichergestellt werden, dass dieser über die Vorgänge in seinem Bereich entsprechend informiert ist. Quantifizierbarer Aufwand wird dadurch kaum ableitbar sein.

zu 3) Z 48 (§ 45 Abs. 3 – zusätzliche Probefahrtbewilligungen):

Sehr unterschiedliche Angaben einiger Länder hochgerechnet dürfte mit ca. 1200 zusätzlichen Antragsstellungen zu rechnen sein. Arbeitsaufwand ca. 1 Stunde eines „C“-Bediensteten pro Verfahren, ergibt S 468.000,--.

zu 4) Z 66 (§ 56 Abs. 1a – besondere Überprüfung):

Derzeit besteht eine „Kann-Bestimmung“ hinsichtlich der behördlichen Überprüfungen von Altfahrzeugen. Diese soll in eine „Hat-Bestimmung“ geändert werden und zugleich soll das betroffene Fahrzeugkollektiv ausgeweitet werden (bei Schwerfahrzeugen schon solche, deren Zulassung länger

als 7 Jahre zurückliegt). Dadurch kommt es im Bereich der Schwerfahrzeuge aber zu keinem Mehraufwand, da sich die stichprobenartige Überprüfung lediglich anders verteilt und nunmehr auch Fahrzeuge, deren erstmalige Zulassung erst 7 Jahre zurückliegt, umfassen soll.

Die bisherige „Kann-Bestimmung“ war eigentlich seinerzeit schon als „Ist-Bestimmung“ gedacht und die besondere Überprüfung von Altfahrzeugen hätte schon jetzt durchgeführt werden sollen und wurde zumeist auch gemacht. Hinsichtlich des finanziellen Aufwandes ändert sich somit nichts. Falls jedoch einige Behörden, bisher von der im Interesse der Verkehrssicherheit gelegenen Bestimmung der stichprobenartigen Überprüfung von Altfahrzeugen nicht Gebrauch gemacht haben, so ergibt sich für diese aus der nunmehrigen ausdrücklichen Verpflichtung entsprechender Mehraufwand durch Vorladungen, Terminverwaltung, Ergebnisverwaltung, Durchführung der Prüfung Da aber nicht bekannt ist, welche Behörden diese Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit derzeit nicht genutzt haben, ist der tatsächlich zu erwartende Aufwand nicht quantifizierbar.

zu 5) Z 68 (§ 57 Abs. 4a – Nachweis der Versicherung) und Z 69 (§ 57a Abs. 2a):

Dieser „Aufwand ist kaum spürbar, da im Ermächtigungsverfahren lediglich zusätzlich das Vorliegen der Haftpflichtversicherung zu prüfen ist.“

zu 6) Z 98 (§ 109 Abs. 1 lit. i – zusätzliche Anforderung):

Die Vorlage des zusätzlichen Nachweises im Verfahren zur Erteilung einer Fahrschulbewilligung (Unternehmerseminar) stellt einen nicht spürbaren und somit nicht quantifizierbaren „Aufwand“ dar.

zu 7) Z 114 (§ 116 Abs. 6b – Verlängerung des Fahrlehrerausweises):

Dieser Mehraufwand wird durch den Wegfall der Erteilung einer Probe-fahr(schul)lehrerberechtigung, des Entfalles der Dispensmöglichkeit von Praxiszeiten sowie dadurch, dass nicht bei jedem Fahrschulwechsel ein neuer Ausweis ausgestellt werden muss, mehr als kompensiert.

Quantifizierbarer Mehraufwand: S 156.000,--

S 468.000,--

S 624.000,--

B) Einsparungen ergeben sich aus folgenden Bestimmungen:

- 1) Z 24 (§ 20 Abs. 1 lit. i) – reflektierende Markierungen ohne Bewilligung
- 2) Z 33 (§ 30 Abs. 5) und Z 40 (§ 40a Abs. 5 Z 26) – Unbedenklichkeitsbescheinigung durch Zulassungsstelle
- 3) Z 37 (§ 40 Abs. 1 lit. a), Z 58 (§ 48 Abs. 1 Z 2) und Z 59 (§ 48 Abs. 4) – Entfall der Sonderregelungen für Fahrzeuge im Bereich der ÖBB und der Post
- 4) Z 39 (§ 40a Abs. 5 Z 4) – Wegfall der behördlichen Vorfragenentscheidung
- 5) Z 45 (§ 44 Abs. 1 lit. b) – verzögerte Einleitung eines Aufhebungsverfahrens
- 6) Z 54 (§ 47 Abs. 2) – Wegfall der behördlichen Auskunftserteilung
- 7) Z 64 (§ 51 Abs. 2) – Entfall der Weiterleitung durch die Behörde
- 8) Z 67 (§ 56 Abs. 5) – Kostenbeitrag
- 9) Z 100 (§ 109 Abs. 3) – Dispens von Praxiszeiten
- 10) Z 112 (§ 116 Abs. 6) – Entfall Probelehrer
- 11) Z 115 (§ 116a) – Fahrlehrerausweis neu

Dieses Einsparungspotential ist wie folgt zu quantifizieren:

zu 1) Z 24 (§ 20 Abs. 1 lit i – reflektierende Markierungen):

Durch die Aufnahme in § 20 Abs. 1 dürfen bestimmte reflektierende Markierungen bewilligungsfrei angebracht werden. Ohne diese Bestimmung hätte die Anbringung einer solchen reflektierenden Markierung einer Bewilligung durch den Landeshauptmann bedurft.

Wenn man davon ausgeht, dass nur an 1 % aller zugelassenen LKW eine solche Markierung angebracht wird, so hätte das über 3000 Bewilligungsverfahren zur Folge gehabt. Bei 15 Minuten pro Antrag wären 750 Stunden erforderlich. Bei einem „C“-Bedensteten würde dies einen Aufwand von S 292.500,-- bedeuten.

zu 2) Z 33 (§ 30 Abs. 5 und Z 40 § 40a Abs. 5 Z 26 – Unbedenklichkeitsbescheinigung):

Die Angaben der Länder hochgerechnet ergeben ein Einsparungspotential von ca. 5100 Anlassfällen à ca. 15 Minuten, insgesamt 1275 Stunden; (C-Bediensteter) = S 497.250,-.

zu 3) Z 37 (§ 40 Abs. 1 lit. a, Z 58 § 48 Abs. 1 Z 2 und Z 59 § 48 Abs. 4 – Entfall der Sonderregelungen für Fahrzeuge im Bereich der ÖBB und der Post):

Durch den Entfall der Sonderregelungen für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der ÖBB oder der Post und Telegrafieverwaltung bestimmt sind, kommt es zu (geringfügigen) Einsparungen im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien, da alle diese Fahrzeuge derzeit bei dieser Behörde zugelassen sind. In Hinkunft sind diese Fahrzeuge nach ihrem jeweiligen Standort bei den privaten Zulassungsstellen zuzulassen.

zu 4) Z 39 (§ 40a Abs. 5 Z 4 – Wegfall der behördlichen Vorfragenentscheidung):

Die Angaben der Länder hochgerechnet ergeben sich derzeit ca. 80 Anlassfälle à ca. 15 Minuten, insgesamt somit 20 Stunden für einen „C“-Bediensteten = S 7.800,-.

zu 5) Z 45 (§ 44 Abs. 11 lit. b – verzögerte Einleitung eines Aufhebungsverfahrens):

Durch das Zuwarten erübrigts sich in vielen Fällen die Einleitung des Verfahrens zur Auflösung der Zulassung. Wie viele Verfahren tatsächlich eingespart werden können, ist aber nicht abschätzbar.

zu 6) Z 54 (§ 47 Abs. 2 – Wegfall der behördlichen Auskunftserteilung):

Die Auskunftserteilung soll auf die Evidenz des Versicherungsverbandes übergehen. Die damit verbundene Entlastung der Behörde ist aber nicht quantifizierbar.

zu 7) Z 64 (§ 51 Abs. 2 – Entfall der Weiterleitung durch die Behörde):

Wie stark die damit verbundene Entlastung für die Behörde ist, kann nicht quantifiziert werden.

zu 8) Z 67 (§ 56 Abs. 5 – Kostenbeitrag):

Wenn die Überprüfung die nächste Begutachtung ersetzt und eine Begutachtungsplakette anzubringen ist, soll die Behörde auch einen Kostenbeitrag einheben dürfen (derzeit nur, wenn schwere Mängel festgestellt werden). Damit sind Einnahmenmöglichkeiten für die Länder verbunden, die mit ca. S 1.000.000,- geschätzt werden können.

zu 9) Z 100 (§ 109 Abs. 3 – Dispens von Praxiszeiten):

Durch den Entfall dieser Dispensmöglichkeit werden die Verfahren beschleunigt und vereinfacht. Eine Quantifizierung ist aber nicht möglich.

zu 10) Z 112 (§ 116 Abs. 6 – Entfall Probelehrer):

Da in Hinkunft keine Probelehrerbewilligung zu erteilen ist, hat der Landeshauptmann weniger Bewilligungen zu erteilen, es sind weniger Verfahren zu führen. Bei angenommen 100 Anträgen bedeutet das 100 Verfahren (ca. 30 Minuten) weniger, somit 50 Stunden Aufwand weniger für einen „C“-Bediensteten, ergibt S 19.500,-.

zu 11) Z 115 (§ 116a – Fahrlehrerausweis):

In Hinkunft wird bei Wechsel der Fahrschule kein neuer Ausweis auszustellen sein. Dies stellt eine spürbare Entlastung dar, die den Mehraufwand für die nunmehr befristet gültigen Ausweise und den Austausch der alten auf neue Ausweise mehr als nur wettmacht.

Quantifizierte Einsparungen:	S 292.500,-
	S 497.250,-
	S 7.800,-
	S 1.000.000,-
	S 19.500,-
	<u>S 1.817.050,-</u>

- C) Kein Mehraufwand kann z.B. aus der Z 9 (§ 4 Abs. 5) hinsichtlich der Ausrüstung zusätzlicher Fahrzeugkategorien mit Sicherheitsgurten im Hinblick auf eventuell zusätzlich zu führende Strafverfahren abgeleitet werden. Die Verpflichtung zur Ausrüstung dieser Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ergibt sich aus EU-Richtlinien (97/24, Kapitel XI und 77/541). Außerdem kann wegen neuer sinnvoller Verpflichtungen, die im Interesse der Hebung der Verkehrssicherheit ergehen, nicht Mehraufwand wegen allenfalls zu erwartender Strafverfahren wegen Nichteinhaltung dieser Bestimmungen geltend

gemacht werden. Es kann seriöserweise nicht abgeschätzt werden, ob es überhaupt zu Strafverfahren und falls ja, in welcher Anzahl kommen wird. Dies hängt von der Gesetzestreue der Normunterworfenen als auch von der Kontrollintensität der Behörden ab. Daher können solche Bestimmungen seriöserweise nicht Gegenstand von Kostenschätzungen sein.

Auch kann kein Mehraufwand aus der Bestimmung der Z 121 (§ 123 Abs. 4) abgeleitet werden. Die Klarstellung, dass die Behörde, die zur Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens zuständig ist, auch für die Durchführung des Verfahrens zur Lenkererhebung gemäß § 103 Abs. 2 und eines allenfalls erforderlichen Strafverfahrens wegen Übertretung des § 103 Abs. 2 zuständig sein soll, dient der Verfahrensökonomie und somit einer Vereinfachung. Wäre örtlich eine andere Behörde zuständig, so müsste das Verfahren an diese Behörde abgetreten werden, was jedenfalls zu Mehraufwand führen würde, der ja generell vermieden werden soll.

EU-Konformität:

Gegeben. Es werden zum Teil Richtlinien umgesetzt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen**1. Allgemeiner Teil:**

Seit den letzten geringfügigen Änderungen des Kraftfahrgesetzes im Jahre 1998 haben sich wieder einer Reihe von Punkten ergeben, die eine Änderung des Kraftfahrgesetzes notwendig machen. Dies sind zahlreiche redaktionelle Anpassungen, Berücksichtigung des aktuellen technischen Standes, Berücksichtigung von EU-Richtlinien sowie umfangreichere Änderungen im Bereich des Fahrschulwesens.

Im Wesentlichen sind folgende Punkte enthalten:

1. Entfall der Definition des Invalidenkraftfahrzeugs, da dieses nicht mehr zeitgemäß ist. Diese Fahrzeugkategorie ist auch den EU-Betriebserlaubnisrichtlinien unbekannt.
2. Änderung der Definition des „Kombinierten Verkehrs“ unter Berücksichtigung der RL 92/110. Es muss klargestellt werden, dass der Ver- oder Entladebahnhof nicht zwingend in Österreich liegen muss.
3. Die Ausrüstungsverpflichtung mit Sicherheitsgurten wird auch auf mehrspurige Kleinkrafträder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, und weitere drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge ausgedehnt.
4. Es soll im § 5 Abs. 2 eine Grundlage geschaffen werden, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die im Handel feilgeboten werden, zu überprüfen, wenn der Verdacht besteht, dass nichtgenehmigte Teile feilgeboten werden.
5. Bei den Bestimmungen hinsichtlich der Unschädlichkeit der Kraftstoffbestandteile sollen auch Stoffe, die die übermäßige Bildung von Treibhausgasen begünstigen, berücksichtigt werden.
6. Bisher durfte das Ende des Auspuffrohres nicht nach rechts gerichtet sein. Diese Bestimmung hat als EU-widrig zu entfallen.
7. Blaulicht wird ex lege für Fahrzeuge der Zollwache erlaubt.
8. Es sollen retroreflektierende Markierungen und Konturmarkierungen sowie charakteristische Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge im Sinne der ECE-Regelung Nr. 104 bewilligungsfrei angebracht werden dürfen.

Transportbegleitfahrzeuge von beeideten Straßenaufsichtsorganen sollen Warnleuchten mit rotem Licht verwenden dürfen.

Eine Blaulichtbewilligung wird ermöglicht für Fachärzte sofern sie sich aufgrund krankenanstaltenrechtlicher Organisationsvorschriften in Rufbereitschaft befinden, für freipraktizierende Hebammen, die berechtigt sind Hausgeburten durchzuführen und für Autobahnstraßenmeistereien, wenn das Fahrzeug zur Absicherung von Unfällen oder Staubereichen eingesetzt wird.

9. Grundlage für die Kostentragung durch den Antragsteller für Prüfungen zur Erlangung einer EU-Betriebserlaubnis.
10. Einige Adaptierungen der Bestimmungen im Bereich der Privatisierung der Zulassung aufgrund der bisherigen Erfahrungen.
11. Es entfallen die Sonderregelungen für Fahrzeuge der Post- und Telegrafenvorwaltung sowie der Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich des dauernden Standortes, des Sachbereichkennzeichens sowie der Möglichkeit Deckenkennzeichen zuzuweisen.
12. Die Vorschriften über die Verwendung von Probefahrtkennzeichen werden den Forderungen der Wirtschaft gemäß adaptiert und liberalisiert.

Auch Fahrtunterbrechungen bis max. 72 Stunden sind im Rahmen einer Probefahrt zulässig.

Auch Fahrten zu / von und die Teilnahme an behördlich genehmigten Veranstaltungen sollen als Probefahrten gelten.

Probefahrtbewilligungen sollen auch für Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen, welche Fahrzeuge von Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholen und wieder zurückstellen, erteilt werden.

Die Nachweisführung wird insofern erleichtert, als die Eintragung der Fahrgestellnummer unterbleiben kann, wenn durch ein betriebsinternes Kontrollsysteem sichergestellt ist, dass ein verwendetes Fahrzeug nachträglich identifiziert werden kann.

Die zusätzliche Bescheinigung für Probefahrten auf Freilandstraßen und für Probefahrten an Sonn- und Feiertagen entfällt.

Die Widerrufsmöglichkeit wird exakter ausgeführt und eine sechsmonatige Sperrfrist nach einem Widerruf der Bewilligung wird vorgesehen.

13. Hinsichtlich der Privatisierung der Zulassung wird klargestellt, dass sich die Behörde der Evidenz des Versicherungsverbandes bedienen kann und keine eigene Zulassungevidenz zu führen hat. Weiters wird diese Evidenz des Versicherungsverbandes auf eine fundiertere gesetzliche Basis gestellt und die Auskunftserteilungen geregelt.
 14. Es wird die Bezahlung des Verkehrssicherheitsbeitrages auch in bar ermöglicht.
 15. Im § 49 Abs. 4 wird die Grundlage für die so genannten EU-Kennzeichen geschaffen (internationales Unterscheidungszeichen am linken Rand in einem blauen Feld).
 16. Hinsichtlich der stichprobenartigen Überprüfungen von Altfahrzeugen wird die bisherige Kann-Bestimmung in eine Ist-Bestimmung umgewandelt. Weiters wird bei Schwerfahrzeugen diese Überprüfung bereits ab einem Alter von 7 Jahren vorgesehen.
 17. Bei der wiederkehrenden Begutachtung wird eine entsprechende Haftpflichtversicherung als Ermächtigungsvoraussetzung vorgeschrieben.
 18. Im § 58 Abs. 2 wird zusätzlich die Möglichkeit eröffnet, Kennzeichentafeln abzunehmen wenn mit dem Fahrzeug zu starke Umweltbelästigungen verbunden sind, die auf unzulässiger nicht genehmigter Änderung oder aufgrund von schadhaften Teilen oder Ausrüstungsgegenständen erfolgen.
 19. Im § 58 Abs. 4 wird die Einhebung des Kostenersatzes für die zur Verfügung gestellten technischen Einrichtungen bei Kontrollen auf der Straße vollziehbarer gestaltet.
 20. Im § 102 Abs. 4 wird klargestellt, dass auch das Laufenlassen des Motors vor einem geschlossenen Bahnschranken nicht erforderlich und somit nicht unvermeidbar ist.
- Im § 102 Abs. 5 wird vorgeschrieben, dass auch die Ausfertigung des Begutachtungsformblattes vom Lenker mitzuführen ist.
21. Es soll die Grundlage geschaffen werden, dass die Inhalte des Verbandzeuges durch Verordnung näher festgelegt werden bzw. die einschlägigen Ö-Normen durch Verordnung für verbindlich erklärt werden können.
- Die Verpflichtung, Unterlegkeile mitzuführen, wird als Verhaltensnorm konzipiert und klargestellt, dass pro Fahrzeug jeweils mindestens nur ein Unterlegkeil mitzuführen ist.

22. Es wird zur besseren Durchsetzung der geltenden Gewichtsgrenzen (u.a. 40t Limit) ausdrücklich klargestellt, dass Zwangsmaßnahmen auch schon bei geringfügigen Gewichtsüberschreitungen (Gewichtsüberschreitung um mehr als 2%, oder Achslastüberschreitung um mehr als 6%) gesetzt werden dürfen.
23. Der Zulassungsbesitzer soll einem Lenker eines Schwerfahrzeuges auch eine geeignete Warnkleidung (reflektierende Warnweste) zur Verfügung stellen.
24. Die bisherige Sonderregelung der Zählweise der Kinderbeförderung in Omnibussen wird geändert. Im Gelegenheitsverkehr wird die Zählregel 1:1 eingeführt. Die Sonderregelung 3 Kinder unter 14 Jahren als 2 Personen zu zählen, bleibt nur im Kraftfahrlinierverkehr aufrecht. Die Kinderbeförderung auf Motorrädern bzw. dreirädrigen Kraftfahrzeugen wird neu geregelt. Auch mit dreirädrigen Kraftfahrzeugen dürfen Kinder nur befördert werden, die das 12. Lebensjahr vollendet haben. Das erforderliche Lebensalter wird von 10 auf 12 Jahre angehoben um die Altersgrenzen im KFG stärker zu vereinheitlichen.
25. Die Regelungen über Schülertransporte mit Omnibussen werden geändert. Die Definition wird von § 106 Abs. 6 in den § 2 verschoben. Im § 106 Abs. 6 wird für Schülertransporte eine Fahrzeugkennzeichnung durch eine blinkende Tafel mit Kindersymbolen vorgeschrieben.
26. Größere Änderungen gibt es im Abschnitt betreffend den Fahrschulbereich.

Bei den Erteilungsvoraussetzungen wird eine Fahrschullehrerberechtigung für sämtliche Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen verlangt.

Es wird zusätzlich die Absolvierung eines Unternehmerseminars vorgeschrieben.

Die Möglichkeiten, als Fahrschulleiter bestellt zu werden, sollen beschränkt werden, um dadurch zu vermeiden, dass Personen im Ruhestand als Fahrschulleiter auftreten.

Es wird vorgeschrieben, dass die Fahrübungen auf dem Übungsplatz der Fahrschule zu absolvieren sind.

Hinsichtlich der Außenkurse wird geregelt, dass nicht mehr als zwei Außenkurse gleichzeitig stattfinden dürfen.

Die Möglichkeit vom Erfordernis eines Reifeprüfungszeugnisses für Fahrschullehrer zu befreien, wird vereinfacht. Es muss nunmehr kein Mangel an Fahrschullehrern in diesem Bundesland gegeben sein.

Die Möglichkeit noch vor abgelegter Lehrbefähigungsprüfung als Probefahrlehrer oder Probefahrschullehrer arbeiten zu können, wird beseitigt.

Jede Ausbildung von Fahrschullehrern oder Fahrlehrern soll nur mehr in ermächtigten Ausbildungsstätten erfolgen dürfen. Eine unentgeltliche Ausbildung durch die Fahrschule, bei der der angehende Fahrschullehrer beschäftigt ist, kommt somit nicht mehr in Frage.

Es wird eine periodische Weiterbildungsverpflichtung für Fahrschullehrer normiert (40 Stunden innerhalb von 5 Jahren).

Der Fahrlehrerausweis soll in Hinkunft direkt dem Fahrlehrer ausgehändigt werden und nicht wie bisher dem Fahrschulinhaber.

Für den Fahrlehrer gilt in Hinkunft bei Schulfahrten ein ausdrückliches Alkohollimit von 0,5 Promille. Bei Verstoß sind Zwangsmaßnahmen zu setzen. (Dies gilt auch für den Begleiter bei Übungsfahrten.)

27. Für Gewichtsüberschreitungen wird das Organmandat auf 3.000.- angehoben.
28. Es wird die Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke für die Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht.
29. Im Artikel 2 wird Artikel 3 der 3. KFG-Novelle geändert und die Höhe des Organmandates für Gurtverletzung auf S 300,-- angehoben.
30. Im Artikel 4 der 4. KFG-Novelle wird klargestellt, dass die Sturzhelmverpflichtung nicht gilt für Lenker von einspurigen Fahrzeugen mit geschlossenem, kabinenartigen Aufbau, die durch ein geeignetes technisch gleichwertiges Sicherungssystem (z.B. spezielles Gurtsystem) ausreichenden Schutz bieten.

2. Besonderer Teil:

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 4b):

Die Wortfolge „eingestuft als Kleinkraftrad“ stammt aus der Richtlinie 92/61/EG und sollte klarstellen, dass diese Fahrzeuge hinsichtlich der technischen Genehmigungsgrundlagen den einspurigen Kraftfahrzeugen (hier Kleinkrafträder) gleichgehalten sind. Dieser Beisatz in der Fahrzeugdefinition führte aber zu Missinterpretationen, dass solche Fahrzeuge auch hinsichtlich der vom Lenker des Fahrzeugs zu beachtenden Verhaltensnormen den einspurigen Kraftfahrzeugen gleichzuhalten wären. Um derartige Missverständnisse in Hinkunft zu vermeiden, soll diese Wortfolge entfallen.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 4c):

Vgl. die Ausführungen oben zu Z 1. Bei den vierrädrigen Kraftfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG führte die unterschiedliche Betrachtungsweise auch zu offenen Fragen, welche Klasse von Lenkberechtigung für das Lenken solcher Fahrzeuge erforderlich sei.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 8):

Es entfällt die Wortfolge „ausgenommen Sattelzugfahrzeuge“. Dadurch soll der LKW-Begriff auch Sattelzugfahrzeuge umfassen. Derzeit entstehen aus dem Ausschluss der Sattelzugfahrzeuge aus dem LKW-Begriff eine Reihe von Schwierigkeiten im Zusammenhang mit straßenpolizeilichen Maßnahmen, da die StVO andere Definitionen enthält und es fraglich sein könnte, ob ein Sattelzugfahrzeug als Lastfahrzeug angesehen werden kann.

Zu Z 4 (§ 2 Abs. 1 Z 18), Z 8 (§ 3 Abs. 2), Z 11 (§ 6 Abs. 2 lit. c), Z 13 (§ 6 Abs. 9), Z 20 (§ 18 Abs. 2 Z 1), Z 22 (§ 19 Abs. 1) und Z 75 (§ 94):

Die Kategorie der Invalidenkraftfahrzeuge, wie in der Z 18 definiert, ist nicht mehr zeitgemäß. Solche Fahrzeuge fallen auch in keine der EU-Betriebserlaubnisrichtlinien. Es kann daher in Zukunft auf diese Fahrzeugkategorie ersatzlos verzichtet werden. Der Begriff „Invalidenkraftfahrzeug“ entfällt daher auch in den übrigen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen.

Zu Z 5 (§ 2 Abs. 1 Z 40):

In der Definition des kombinierten Verkehrs entfällt die Wortfolge „und wenn entweder der Ver- oder der Entladebahnhof in Österreich liegt“. Dieses Erfordernis, dass entweder der Ver- oder der Entladebahnhof in Österreich liegen muss, entspricht nicht der Richtlinie 92/106 über den kombinierten Verkehr. Es muss daher die Definition des kombinierten Verkehrs an die Vorgabe der Richtlinie angepasst werden. In Hinkunft können daher die höheren Gewichte im kombinierten Verkehr zulässigerweise auch dann ausgenutzt werden, wenn weder der Ver- noch der Entladebahnhof in Österreich liegt.

Zu Z 6 (§ 2 Abs. 1 Z 46):

Die Definition des Schülertransportes war bisher im § 106 Abs. 6 KFG 1967 enthalten. Es sind nunmehr keine Sonderregelungen hinsichtlich der zulässigen Personenanzahl bei Schülertransporten mehr getroffen. Da hinsichtlich der Kennzeichnung der für Schülertransporte verwendeten Fahrzeuge aber weiterhin an den Begriff des Schülertransportes angeknüpft werden soll, wird die Definition des Schülertransportes in die Begriffsbestimmungen des § 2 aufgenommen.

Zu Z 7 (§ 3 Abs. 1 Z 1.1.2):

Die Einteilung der mehrspurigen Kleinkrafträder (Klasse L2) in den Ober- und Untergruppen des § 3 führte zu Schwierigkeiten, da dreirädrige Kleinkrafträder als Krafträder unter Abs. 1 Z 1.1.2 zu subsumieren sind, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge hingegen als Kraftwagen unter Abs. 1 Z 2.3, und beide Fahrzeugkategorien als Klasse L 2 bezeichnet werden. Die Bezeichnung als Klasse L2 ergibt sich aus der Betriebserlaubnisrichtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge. Für die nationale Einstufung soll aber weiterhin jedes vierrädrige Kraftfahrzeug als Kraftwagen und jedes dreirädrige Kraftfahrzeug als Kraftrad eingestuft werden. Daher wird zur Klarstellung und hinkünftig leichteren Unterscheidbarkeit in Abs. 1 Z 1.1.2 der Klammerausdruck „dreirädrige“ eingefügt.

Zu Z 9 (§ 4 Abs. 5):

In die Auflistung der Fahrzeuge, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen, werden Fahrzeuge der Klasse N2 (Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und nicht mehr als 12 t) und mehrspurige Kleinkrafträder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, dreirädrige Kraftfahrzeuge und vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG, die nach den Vorgaben dieser Betriebserlaubnisrichtlinie genehmigt werden, aufgenommen. Um eine Nachrüstung zu vermeiden, werden solche Fahrzeuge der Klasse N2 und drei- bzw. vierrädrigen Kraftfahrzeuge, die vor Inkrafttreten dieser Bestimmung bereits genehmigt worden sind, in der Übergangsbestimmung des § 132 ausgenommen.

Zu Z 10 (§ 5 Abs. 2):

Teile und Ausrüstungsgegenstände dürfen nur feilgeboten werden, wenn sie genehmigt sind. Da es in der Vergangenheit aber auch vorgekommen ist, dass nichtgenehmigte Teile und Ausrüstungsgegenstände im Handel feilgeboten werden, soll durch den neuen Abs. 2 die Möglichkeit geschaffen werden, dass entsprechende Erhebungen und Überprüfungen dieser Teile veranlasst werden können. Da im § 35 Abs. 8 schon ein Regime der Überprüfung bei Verdacht von Abweichungen von einer bestimmten Genehmigung vorgesehen ist, kann diese Form der Prüfung auch auf den Fall des neuen § 5 Abs. 2 (wenn gar keine Genehmigung vorliegt) umgelegt werden.

Zu Z 12 (§ 6 Abs. 7a zweiter Satz):

Hier wird die Richtlinie 71/320/EG idF 98/12/EWG berücksichtigt. ABV ist nunmehr schon für bestimmte Kraftfahrzeuge und Anhänger ab einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg erforderlich.

Zu Z 14 (§ 7 Abs. 3):

Vgl. zu Z 84.

Zu Z 15 (§ 11 Abs. 3):

Bei den Bestimmungen hinsichtlich der Unschädlichkeit der Kraftstoffbestandteile soll nicht nur auf die Stoffe, die die Luft verunreinigen können (wie bisher schon) abgestellt werden, sondern auch auf Stoffe, die die übermäßige Bildung von Treibhausgasen fördern. Auch diese sollen in Zukunft durch eine Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft begrenzt werden können.

Zu Z 16 (§ 11 Abs. 6):

Es werden die neuen Ressortbezeichnungen berücksichtigt.

Zu Z 17 (§ 12 Abs. 2):

Bisher durfte die Achse der freien Enden der Auspuffrohre nicht nach rechts gerichtet sein. Diese Vorgabe entspricht aber nicht der EU-Richtlinie 70/157/EWG, idF 96/20/EG, die auch Vorschriften über Auspuffanlagen enthält. Fahrzeuge mit einer EG-Betriebserlaubnis müssen daher auch zugelassen werden, wenn das Ende des Auspuffrohres nach rechts gerichtet ist. Daher ist diese Bestimmung entsprechend zu ändern.

Zu Z 18 (§ 14 Abs. 4a):

Bisher war keine verpflichtende Ausstattung bestimmter Fahrzeuge mit Nebelschlussleuchten vorgeschrieben. Nebelschlussleuchten waren lediglich im § 20 geregelt, wo deren freiwillige Anbringungen vorgesehen war. Da die ECE-Regelung Nr. 48 (durch die Richtlinie 76/756/EWG übernommen) aber die verpflichtende Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge (Kraftwagen der Klassen M und N sowie Anhänger der

Klasse O) vorsieht, wird nunmehr im neuen Abs. 4a die verpflichtende Ausstattung mit einer oder mit zwei Nebelschlussleuchten vorgesehen. Die restlichen Vorschriften des Abs. 4a entsprechen den bisherigen Vorgaben aus § 20 Abs. 2.

Zu Z 19 (§ 17 Abs. 1 lit. c):

Bisher mussten die Beleuchtungseinrichtungen auf einer nicht am Gerät befestigten Vorrichtung angebracht sein. Durch den Entfall dieser Einschränkung soll nunmehr die Möglichkeit eröffnet werden, die Begrenzungs- bzw. Schlussleuchten auch an den Geräten (insbes. Schneeräum- oder Streugerät) anbringen zu können. Bei modernen breiten Schneeräumgeräten reicht die Verstellmöglichkeit der Vorrichtungen (Breitenweiser des Trägerfahrzeuges) nicht mehr aus, die Breite des Schneeräumgerätes besonders bei gehobenem Pflug erschütterungsarm anzuzeigen. Bisher musste für die Verwendung von breiteren Schneeräumgeräten (Seitflügelschneepflug oder ausklappbare Frontschieber), bei denen technisch die Anbringung der Begrenzungs- bzw. Schlusslichter an Vorrichtungen am Fahrzeug nicht möglich war, um Ausnahmegenehmigung zum Anbringen dieser Leuchten auf dem Schneeräumgerät angesucht werden. Solchen Ansuchen wurde auch regelmäßig stattgegeben; es stellt jedoch einen verwaltungstechnischen Mehraufwand dar und könnte eingespart werden.

Auch in der Bundesrepublik Deutschland ist die Anbringung der Begrenzungs- bzw. Schlussleuchten an Schneeräumgeräten gesetzlich möglich und wird in der Praxis so angewendet. Bei importierten Schneepflügen müssen daher derzeit, wenn keine Ausnahmegenehmigung vorliegt, diese Leuchten entfernt werden.

Zu Z 21 (§ 18 Abs. 5):

Es handelt sich hier lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Der Verweis im Abs. 5 auf Abs. 4 wurde anlässlich der 4. KFG-Novelle irrtümlich nicht gestrichen. Dies wird jetzt vorgenommen.

Zu Z 23 (§ 20 Abs. 1 lit. d):

In die Liste der Fahrzeuge, an denen ex lege Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht angebracht werden dürfen, werden Fahrzeuge, die zur Verwendung von Organen der Zollwache bestimmt sind, aufgenommen. Andererseits soll die Anbringung von Blaulicht an Fahrzeugen für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen nicht auf Fahrzeuge der Post- und Telegrafenverwaltung beschränkt sein.

Zu Z 24 (§ 20 Abs. 1 lit. h, i und lit. j):

Im § 106 Abs. 6 soll zur besonderen Kennzeichnung von Schülertransporten eine blinkende Schülertransport-Kennzeichnungstafel vorgeschrieben werden. In der lit. h soll die Grundlage für das bewilligungsfreie Anbringen einer solchen Tafel an den entsprechenden Fahrzeugen geschaffen werden.

Weiters soll in der lit. i das (freiwillige) Anbringen von retroreflektierenden Markierungen und Konturmarkierungen sowie charakteristischen Markierungen im Sinne der ECE-Regelung Nr. 104 zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Erkennbarkeit schwerer und langer Fahrzeuge bewilligungsfrei ermöglicht werden. Solche Markierungen dienen der Verkehrssicherheit, da bestimmte Fahrzeuge durch diese Markierungen in der Nacht leichter erkennbar werden. Daher soll nicht noch eine spezielle Bewilligung für solche Markierungen erforderlich sein. Eine verpflichtende Anbringung derartiger Markierungen an bestimmten Fahrzeugen ist aber nicht vorgeschrieben.

Für Begleitfahrzeuge von Sondertransporten soll die Führung von Warnleuchten mit rotem Licht ermöglicht werden. Diese Fahrzeuge werden von beeideten Straßenaufsichtsorganen verwendet, die auch Verkehrsregelungen vornehmen dürfen. Durch das Rotlicht soll die Erkennbarkeit erhöht werden.

Zu Z 25 (§ 20 Abs. 5 lit. h, i und j):

Hier wird die Liste der Fahrzeuge, für die Blaulicht bewilligt werden kann, erweitert, da die bisherige Aufzählung des § 20 Abs. 5 sich als zu eng erwiesen hat und bestimmte Fälle nicht erfasst hat.

Zu lit. h:

Bei kleineren Spitälern ist es aus Kostengründen sehr häufig nicht möglich, eine Anwesenheitsbereitschaft von Fachärzten einzurichten. Deshalb ist in diesen Fällen Rufbereitschaft zu Hause organisiert. Dabei ist aber auch ein rascher und möglichst ungehinderter Einsatz der Ärzte in Notfällen erforderlich. Die Bewil-

ligung ist nicht für den Arzt zu erteilen, sondern die Institution bzw. Krankenanstalt die den Bereitschaftsdienst organisiert, hat als Antragsteller aufzutreten und kann das Fahrzeug, welches der Arzt verwenden wird, im Antrag nennen.

Zu lit. i:

Auch für freipraktizierende Hebammen, die berechtigt sind, Hausgeburten durchzuführen, kann es sich als notwendig erweisen, dass die Verwendung von Blaulicht zum rascheren Erreichen des Ortes der Hausgeburt benötigt wird.

Zu lit. j:

Auch für Fahrzeuge von Autobahnstraßenmeistereien kann es sich als notwendig erweisen, dass bestimmte Fahrzeuge mit Blaulicht ausgerüstet sind. Dies speziell Fahrzeuge, die zur Absicherung von Unfallstellen oder Staubereichen eingesetzt werden. In diesen Fällen bildet die Verwendung von Blaulicht das effizienteste Warnsignal. Bisher war die Bewilligung für solche Fahrzeuge schwierig, da diese nicht unter einen der bisherigen Fälle des § 20 Abs. 5 subsumierbar waren.

Zu Z 26 (§ 20 Abs. 7):

Hier werden retroreflektierende Markierungen, Konturmarkierungen sowie charakteristische Markierungen, die gelbes Licht rückstrahlen, als weitere Ausnahme eingefügt.

Zu Z 27 (§ 28 Abs. 1 u.a.):

Als Anpassung an die Terminologie der EU-Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG wird der dort gebräuchliche Ausdruck „unvollständiges Fahrzeuges im Sinne des Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG“ anstelle des bisher gebräuchlichen Ausdruckes „Fahrgestell“ verwendet.

Zu Z 28 (§ 28a Abs. 1 Z 1):

Hier werden die Verweise auf die aktuellsten Änderungen der Betriebserlaubnisrichtlinien aufgenommen.

Zu Z 29 (§ 28a Abs. 5):

Die Betriebserlaubnisrichtlinien sehen als Genehmigungsvoraussetzung auch das Vorliegen eines Qualitätssicherungssystems vor. In den Anhängen der Betriebserlaubnisrichtlinien ist dies näher beschrieben. Es wird daher im ersten Satz ein Verweis auf die Anhänge der Betriebserlaubnisrichtlinien aufgenommen. Weiters wird zur Vermeidung von Missverständnissen ausdrücklich klargestellt, dass der Antragsteller die Kosten der Überprüfung des Qualitätssicherungssystems zu tragen hat. Wenn die Behörde diese Überprüfungen nicht selbst vornehmen kann, wird in aller Regel auf externe Expertengutachten zurückzugreifen sein. Daher soll die Kostentragungspflicht eindeutig geregelt sein.

Zu Z 30 (§ 28a Abs. 7):

Auch hier erfolgt die Klarstellung, dass die Kosten der Überprüfungen der Inhaber der Betriebserlaubnis zu tragen hat.

Zu Z 31 (§ 28a Abs. 9):

Es handelt sich hierbei um die Behebung eines Verweisfehlers. Es muss richtig Abs. 1 Z 3 heißen.

Zu Z 32 (§ 29 Abs. 1a):

Es werden die Verweise auf die aktuellsten Änderungen der Betriebserlaubnisrichtlinien aufgenommen. Weiters werden die Ausnahmemöglichkeiten im Sinne dieser Richtlinie näher spezifiziert und der Hinweis auf Fahrzeuge aus Kleinserien, auslaufenden Serien oder unter Anwendung alternativer Verfahren hergestellter Fahrzeuge eingefügt.

Zu Z 33 (§ 30 Abs. 5):

Anstelle der Behörde, die die Zustimmung zu erteilen hat, wird hier die Zulassungsstelle aufgenommen. Da Zulassungen nur mehr von den Zulassungsstellen vorgenommen werden, soll auch diese Angelegenheit durch die Zulassungsstelle vorgenommen werden.

Zu Z 34 (§ 34 Abs. 1):

Hier wird die Möglichkeit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erweitert. Seitens der Europäischen Kommission wurde eine Stückzahlbegrenzung für Fahrzeuge aus einer Serienproduktion, die außerhalb der EU bereits national typengeprüft oder zertifiziert worden sind und die die erforderlichen EU-Nachweise nicht beibringen können. Um die von der EU-Kommission vorgegebene Vorgangsweise rechtl. einwandfrei vollziehen zu können, wird die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung für eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen einer bestimmten Modellbaureihe vorgesehen.

Zu Z 35 (§ 37 Abs. 2 lit. c):

Der überholte Verweis auf die Gewerbeordnung kann entfallen.

Zu Z 36 (§ 39a):

Der nunmehr zu streichende zweite Satz enthielt die Vorgangsweise hinsichtlich der Bestimmung des Höchstgewichtes bei Omnibussen und verwies auf den § 4 Abs. 8a. Dieser § 4 Abs. 8a wurde aber mit der 15. KFG-Novelle aufgehoben. Daher kann der zweite Satz des § 39a entfallen.

Zu Z 37 (§ 40 Abs. 1 lit. a):

Die Fiktion des dauernden Standortes in Wien kann für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegrafenvverwaltung bestimmt sind, aufgegeben werden. Mit einer Übergangsbestimmung wird aber sichergestellt, dass keine Ummeldung bereits zugelassener Fahrzeuge erforderlich ist.

Zu Z 38 (§ 40a Abs. 2 Z 7):

Mit der Durchführung der Zulassung durch Zulassungsstellen sollte auch eine bundesweit einheitliche Vorgangsweise aller Zulassungsstellen und Behörden verbunden sein. Dies ist derzeit noch nicht ganz der Fall, da von den Behörden unterschiedliche Unterlagen sowie eine Aktenführung in unterschiedlichem Ausmaß verlangt wird. Es wird daher die Verordnungsernächtigung erweitert, um durch Verordnung (in der Zulassungsstellenverordnung) detailliert und abschließend regeln zu können, welche Unterlagen vorzulegen sind sowie welche Unterlagen zum Akt zu nehmen sind. (Bisher hat es Unterschiede hauptsächlich beim Besitznachweis, bei den Vollmachten, bei den Meldezetteln gegeben).

Zu Z 39 (§ 40a Abs. 5 Z 4):

Bisher war vor einer vorübergehenden Zulassung die Beurteilung der Vorfrage des Vorliegens eines Hauptwohnsitzes im Bundesgebiet durch die Behörde erforderlich. Diese behördliche Aufgabe wird aufgegeben und in Hinkunft haben die Zulassungsstellen zu beurteilen, ob der Hauptwohnsitz im Bundesgebiet gegeben ist oder nicht.

Zu Z 40 (§ 40a Abs. 5 Z 26):

Vgl. auch zu Z 33 (§ 30 Abs. 5). Die Aufgabe der Zustimmung zur Ausstellung eines Duplikattypenscheines (Unbedenklichkeitsbescheinigung) wird ausdrücklich in die Liste der übertragenen Aufgaben aufgenommen.

Zu Z 41 (§ 40a Abs. 8):

Hier wird einerseits Frist für das Wirksamwerden einer Zurücklegung von sechs Monaten auf drei Monate verkürzt. Wie die Praxis gezeigt hat, wurden sehr viele Zulassungsstellen errichtet, sodass eine derartige lange Frist für das Wirksamwerden einer Zurücklegung nicht notwendig ist. Weiters soll es auch ermöglicht werden, dass ein ermächtigter Versicherer für seine Zulassungsstellen einen Nachfolger benannt, der diese Aufgaben übernimmt. In einem solchen Fall soll auch ein weiteres verpflichtendes Aufrechterhalten des Betriebes für eine Mindestdauer nicht erforderlich sein.

Weiters wird klargestellt, dass bei einer bloßen Übersiedlung des Standortes ein weiteres Aufrechterhalten des Betriebes am alten Standort für eine Mindestdauer nicht erforderlich ist.

Zu Z 42 (§ 40b Abs. 6 Z 2):

Da die Behörde gemäß § 47 Abs. 1 keine Evidenz mehr zu führen hat, muss hier eine entsprechende Anpassung vorgenommen werden. Es sind die im § 47 Abs. 1 aufgelisteten Daten zu erfassen und an die Zulassungsevidenz des Versicherungsverbandes zu übermitteln.

Zu Z 43 (§ 40b Abs. 7):

Die Zulassungsstellen sind auch bisher schon berechtigt, für die Vornahme der Zulassung einen Kostener- satz bis zu einer Höhe von S 480,-- einzuheben. Unklar war, ob dieser Kostenbeitrag auch eingehoben werden darf, wenn es sich lediglich um die Ausstellung des Zulassungsscheines im Falle einer eingeschränkten Zulassung durch den Landeshauptmann handelt. Gemäß § 39 erfolgt in diesen Fällen die Zulassung durch den Landeshauptmann, der Aufwand für die Zulassungsstelle hinsichtlich der Datenaufnahme sowie Ausstellung des Zulassungsscheines ist aber der gleiche wie bei einer „normalen“ Zulassung. Daher soll hiermit ausdrücklich klargestellt werden, dass der Kostenbeitrag auch für die Ausstellung des Zulassungsscheines bei einer eingeschränkten Zulassung eingehoben werden darf.

Zu Z 44 (§ 40b Abs. 9):

Der letzte Satz, wonach der Antragsteller diese Daten nur zur Durchführung der Rückrufaktion verwenden darf, ist sinnstörend, da der Antragsteller keine Daten erhält. Dieser Satz stammte aus einer Version der Regierungsvorlage der 19.KFG-Novelle, die neben der Möglichkeit der Zustellung eines Informations- schreibens auch die Möglichkeit der Bekanntgabe der Daten der Zulassungsbesitzer vorsah. Diese 2. Möglichkeit wurde letztendlich aber nicht verwirklicht. Der letzte Satz, der auf diese Möglichkeit abstellt, wurde aus Versehen aber nicht eliminiert.

Zu Z 45 (§ 44 Abs. 1 lit. b):

Derzeit ist das Verfahren zur Aufhebung der Zulassung spätestens einen Monat ab Einlangen der Anzeige des Versicherers gemäß § 61 Abs. 3 einzuleiten. Oftmals kommt es derzeit in der Praxis zu Überschnei- dungen, d.h. die Verständigung des Versicherers, dass Leistungspflicht wieder besteht, langt einige Tage später bei der Behörde ein. Es ist aber schon ein Aufhebungsverfahren eingeleitet bzw. abgeschlossen. Um den Aufwand der Behörde zu verringern, soll daher vorerst ein Zeitraum von zwei Monaten abge- wartet werden, bevor das Aufhebungsverfahren eingeleitet wird.

Zu Z 46 bis 51:

Die Bestimmungen über die Probefahrtkennzeichen haben sich nach Ansicht der Wirtschaftskammer Österreich als realitätsfremd herausgestellt. Die Bestimmungen sollten daher an die tatsächlichen Gege- benheiten bzw. Notwendigkeiten angepasst werden.

Zu Z 46 (§ 45 Abs. 1):

Es sollen auch Fahrtunterbrechungen bis maximal 72 Stunden im Rahmen einer Probefahrt zulässig sein. Diese Notwendigkeit stellt sich immer wieder, wenn Fahrzeuge über ein Wochenende einem potenziellen Käufer zur Verfügung gestellt werden, oder wenn Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr vor- übergehend abgestellt werden müssen. Weiters werden in der Z 4 auch Fahrten zu und von behördlich genehmigten Veranstaltungen als Probefahrten angesehen. Auch diesbezüglich hat es in der Vergangen- heit Probleme gegeben, die nunmehr bereinigt werden sollen.

Zu Z 47 (§ 45 Abs. 1a):

Um die Dauer der Fahrtunterbrechung auch tatsächlich überprüfen zu können, muss ein entsprechender Nachweis mit einer Eintragung hinsichtlich des Beginnes der Fahrtunterbrechung im Fahrzeug hinterlegt werden.

Zu Z 48 (§ 45 Abs. 3):

Seit einiger Zeit gibt es den Geschäftszweig der Reinigung und Pflege von Fahrzeugen für Kfz-Händler. Für diese Unternehmen stellt die Bewilligung von Probefahrtkennzeichen für – in der Regel nicht ange- meldete – Fahrzeuge um diese zu ihrem Betrieb und umgekehrt wieder zurückzuüberstellen eine dringen- de Notwendigkeit dar. Es werden daher in der neuen Z 1.5. auch Servicestationsunternehmen oder Reini- gungsunternehmen aufgenommen.

Weiters wird in der Z 4 eine Verlässlichkeit für die Verwendung der Probefahrtkennzeichen verlangt. Seitens der Behörden wurde darauf hingewiesen, dass gemäß § 45 Abs. 6 letzter Satz die Behörde zwar die Bewilligung der Verwendung von Probefahrtkennzeichen bei Missbrauch aufheben kann, jedoch vom Gesetz keinerlei Vorsorge getroffen worden ist, wann eine solche Bewilligung wieder beantragt bzw. wieder erteilt werden kann. Die Behördenpraxis sieht zwar gewisse Sperrfristen vor, innerhalb derer eine neue Bewilligung nach einem vorangegangenen Entzug nicht erteilt wird, jedoch ist fraglich, ob diese

auch haltbar sind. Es wäre daher eine Bestimmung aufzunehmen, die ausdrücklich vorsieht, dass eine neuerliche Probefahrtbewilligung nur erteilt werden darf, wenn der Antragsteller auch eine für die Verwendung von Probefahrtkennzeichen erforderliche Verlässlichkeit besitzt. Wenn eine Probefahrtbewilligung wegen Missbrauchs entzogen worden ist, so kann diese Verlässlichkeit für einen Zeitraum von sechs Monaten nicht angenommen werden. Somit wird eine sechsmonatige Sperrfrist geschaffen.

Zu Z 49 (§ 45 Abs. 5):

Es handelt sich hier lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Der Verweis auf § 4 Abs. 8a geht ins Leere, weil dieser bereits durch die 15. KFG-Novelle aufgehoben worden ist. Richtig muss der Verweis daher § 4 Abs. 6 bis 9 lauten.

Zu Z 50 (§ 45 Abs. 6):

Hier wird einerseits einer Forderung der Wirtschaft entsprochen, dass die Eintragung der Fahrgestellnummer unterbleiben kann, wenn durch ein betriebsinternes Kontrollsysteem sichergestellt ist, dass das verwendete Fahrzeug auch nachträglich identifiziert werden kann. Weiters kann die zusätzliche Bescheinigung für Probefahrten auf Freilandstraßen und für Probefahrten an Sonn- und Feiertagen über das Ziel und den Zweck der Probefahrt entfallen. Diese Bestimmung stellte eine unbillige Härte und Benachteiligung insbesondere von Unternehmungen des Fahrzeughandels dar, die einen Sitz außerhalb von Ortsgebieten haben. Stattdessen ist für den Lenker ein Zusatzblatt zum Probefahrtschein auszustellen, in welchem der Name des Lenkers und der Beginn der Probefahrt sowie Marke und Type des Fahrzeuges ersichtlich sind. Der bisherige letzte Satz, wonach die Behörde die Bewilligung bei Missbrauch oder wenn die Vorschriften des Abs. 6 nicht eingehalten werden, aufheben kann, wird in den neuen Abs. 6a übernommen.

Zu Z 51 (§ 45 Abs. 6a):

Es wird die Widerrufsmöglichkeit exakter ausgeführt. Bei wiederholtem Missbrauch soll die Bewilligung widerrufen werden können. Weiters wird klargestellt, dass eine neuerliche Bewilligung nicht vor Ablauf von sechs Monaten erteilt werden darf.

Zu Z 52 (§ 46 Abs. 3):

Auch hier handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Die früher im § 104 Abs. 9 enthaltenen Werte finden sich nunmehr im § 4 Abs. 7a. Daher hat der Verweis richtig „§ 4 Abs. 6 bis 9“ zu lauten.

Zu Z 53 (§ 47 Abs. 1 und Abs. 1a):

Es erfolgt hier eine Anpassung an die tatsächlichen Verhältnisse. Seit der Übernahme der Zulassung durch die Zulassungsstellen muss die Behörde keine eigene Zulassungsevidenz der in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zugelassenen Fahrzeuge mehr führen. Diese Evidenz führt nunmehr die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer. Im ersten Satz erfolgt die Einschränkung, dass die Behörde lediglich dann eine eigene Evidenz zu führen hat, wenn die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird. Am Ende des Absatzes 1 wird ergänzt, dass die Behörde die Zulassungsdaten der in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zugelassenen Fahrzeuge aus der Evidenz der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Versicherungsverband) verwenden müssen.

Auch im Abs. 1a erfolgt die Klarstellung, dass die Behörde hinsichtlich der Datenübermittlung nur dann tätig zu werden hat, wenn die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird. Erfolgt die Zulassung durch Zulassungsstellen, so erfolgt auch die Datenübermittlung durch die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer.

Zu Z 54 (§ 47 Abs. 2):

Die Auskunftserteilung der Behörde an Organe des Bundes usw. entfällt, da diese Auskunftsmöglichkeiten im neuen § 47 Abs. 4a auf die Evidenz des Versicherungsverbandes übergeht.

Zu Z 55 (§ 47 Abs. 4):

Im Einleitungssatz erfolgt die Änderung, dass die Zulassungsbehörden lediglich dann Daten dem Bundesminister für Inneres zu übermitteln haben, wenn sie selbst die Zulassung vornehmen. Eine Datenübermittlung ist durch die Zulassungsbehörden dann nicht erforderlich, wenn die Zulassung durch Zulassungs-

stellen vorgenommen wird. Die Wortfolge „im Falle der Dringlichkeit“ bei der Auskunftserteilung entfällt. Aufgrund der technischen Entwicklung in den letzten Jahren ist eine derartige Beschränkung der Auskunftserteilung nicht mehr notwendig. Weiters werden auch die Gemeindewachkörper in die Liste der gem. § 47 Abs. 4 an das Bundesministerium für Inneres Anfrageberechtigten aufgenommen. Bedingung hierfür ist aber, dass die Gemeindewachkörper die technischen Voraussetzungen für derartige Anfragen an das Bundesministerium für Inneres schaffen müssen.

Zu Z 56 (§ 47 Abs. 4a und 4b):

Diese neue Bestimmung bildet die Grundlage für die Evidenz der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer. Es wird festgelegt, dass die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer die übermittelten Daten in einer Evidenz zu erfassen und zu speichern hat. Diese Datenbank soll auch die Grundlage für die Verwendung der EDV-mäßig erfassten Daten für weitere Zulassungsvorgänge bilden. Es wäre unnötiger Aufwand, wenn die bereits einmal erfassten Daten bei einer Neuzulassung nochmals in das System eingegeben werden müssten. Es dient daher der Effizienzsteigerung, wenn bereits im System vorhandene Daten für neuerliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassungsvorgängen verwendet werden können. Auch können dadurch Eingabefehler vermieden werden.

Weiters wird geregelt, welche Stellen Auskünfte aus dieser Zulassungsvidenz erhalten können. Dabei wird in der Z 5 auch ein Punkt aus der Richtlinie 2000/26/EG, ABI. Nr. L 181/65 vom 20. Juli 2000, (4. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) hinsichtlich der Auskunftsstellen umgesetzt. Die Evidenz des Versicherungsverbandes soll die Funktion der Auskunftsstelle im Sinne des Artikels 5 dieser Richtlinie übernehmen.

Abs. 4b bildet die Grundlage für die Datenübermittlung durch diejenigen, die Typenscheine ausstellen (Hersteller, Bevollmächtigter, Generalimporteur). Dabei handelt es sich lediglich um fahrzeugspezifische und nicht um personenbezogene Daten. Wenn diese Daten aus der Evidenz übernommen werden, erübrigt sich die manuelle Eingabe.

Zu Z 57 (§ 47 Abs. 5):

Hierbei handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Der Verweis wird auf den neu geschaffenen Abs. 4a ausgeweitet.

Zu Z 58 (§ 48 Abs. 1 Z 2):

Es entfällt die Möglichkeit der Zuweisung eines Deckkennzeichens für Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegrafenverwaltung bestimmt sind.

Zu Z 59 (§ 48 Abs. 4):

Fahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegrafenverwaltung bestimmt sind, werden auch aus der Auflistung der Fahrzeuge, denen ein Sachbereichskennzeichen vorbehalten ist, herausgenommen.

Zu Z 60 (§ 48a Abs. 3 und 4):

Die Einzahlung des Vekehrssicherheitsbeitrages mittels einer postalischen Einzahlung geeigneten Beleges hat sich in der Praxis als zu eng erwiesen. Es soll daher auch die Einzahlung bar bei der Behörde ermöglicht werden.

Die Möglichkeit der Barbezahlung bei der Behörde wird auch für die Entrichtung des Kostenbeitrages von S 200,-- vorgesehen.

Zu Z 61 (§ 49 Abs. 4):

Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge sollen eine rote Kennzeichentafel, wie sie derzeit auch Motorfahrräder führen, erhalten. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich zwar um Kraftwagen, jedoch ist ihre Bauartgeschwindigkeit mit 45 km/h begrenzt. Daher dient die rote Tafel der leichteren Identifizierung, dass es sich um ein langsames, vierrädriges Leichtkraftfahrzeug handelt.

Im 4. Satz entfällt der Verweis auf Kennzeichentafeln gemäß Z 1 und 2, da nunmehr alle Tafelarten rückstrahlend ausgeführt sind. Weiters wird die Grundlage für die so genannten „EU-Kennzeichen“ geschaffen. In einem blauen Feld am rechten Rand soll das internationale Unterscheidungszeichen wiedergegeben werden. Um diesen blauen Balken auf der Tafel unterzubringen, muss die Schriftstärke der Zeichen (Buchstaben und Ziffern) verändert werden. Dies muss auch in der KDV berücksichtigt werden. Die Kennzeichentafelhersteller müssen ihre Produktionsmittel umstellen und seitens des Versicherungsverbandes muss das EDV-Programm für die Zulassung angepasst werden, da die Tafelbestellung und Lieferung über das EDV-System abgewickelt wird. Für diese Umstellungsarbeiten muss ein zeitlicher Vorlauf von 8-9 Monaten vorgesehen werden. Daher soll diese Bestimmung erst mit 1. Juli 2002 in Kraft treten.

Zu Z 62 (§ 49 Abs. 6):

Hier erfolgt einerseits im ersten Satz die Ergänzung, dass an vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen lediglich hinten die vorgesehene Kennzeichentafel angebracht sein muss. Im dritten Satz entfällt die Wortfolge „im Sinne des § 14 Abs. 6“ da es sich bei den erwähnten Kennzeichenleuchten nur um die im KFG geregelten handeln kann. Die Bestimmungen über Kennzeichenleuchten sind zurzeit im § 14 Abs. 6 sowie für Krafträder im § 15 enthalten. Im vierten Satz ist derzeit nur geregelt, dass bei Anhängern und Motorfahrrädern auch die Umrundung (der Kennzeichentafel) vollständig sichtbar sein muss. Das Umbiegen des Randes ist derzeit daher nur bei Anhänger- oder Motorfahrradkennzeichentafeln strafbar. Es wird daher nunmehr generell festgelegt, dass die Umrundung in jedem Fall vollständig sichtbar sein muss.

Zu Z 63 (§ 50 Abs. 2):

Hier wird als neuer zweiter Satz eine Regelung getroffen, dass alte, schwarze Kennzeichentafeln nicht mehr erneuert werden können. Wenn nunmehr eine alte, schwarze Kennzeichentafel unleserlich wird, so wird von Amts wegen ein neues Kennzeichen zugewiesen und eine neue, weiße Kennzeichentafel mit EU-Emblem zugewiesen. Weiters sind alle notwendigen Änderungen durchzuführen und ein neuer Zulassungsschein auszufügen. Dies gilt auch für herkömmliche weiße Kennzeichentafeln. Auch bei diesen wird ein neues Kennzeichen zugewiesen und eine neue Tafel mit EU-Emblem ausgefolgt.

Weiters wird die Möglichkeit eröffnet, freiwillig die bisherige Tafel gegen eine neue Tafel mit EU-Emblem auszutauschen, wobei auch in diesem Fall ein anderes Kennzeichen zugewiesen wird. Es kann aber auch eine neue Tafel unter Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens beantragt werden. In diesen Fällen kann die neue Tafel aber nicht sofort ausgefolgt werden, da sie erst hergestellt werden muss. Es ist somit ein Zeitraum für die Produktion abzuwarten.

Zu Z 64 (§ 51 Abs. 2):

Hier entfällt der bisherige zweite Satz, wonach die Anzeige an die Behörden, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist und von dieser an die Zulassungsstelle, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, weiterzuleiten ist.

Zu Z 65 (§ 56 Abs. 1 Z 1):

Hier erfolgt die Ergänzung, dass die Bedenken der Behörde insbesondere dann begründet sein werden, wenn aus einer Verkehrsunfallmeldung ersichtlich ist, dass das Fahrzeug schwere Beschädigungen wie z.B. gravierende Verformungen des Fahrwerkes oder Ähnliches aufweist. Eine solche Vorgangsweise ist derzeit lediglich auf Erlassbasis festgelegt und soll nunmehr im Gesetz verankert werden.

Zu Z 66 (§ 56 Abs. 1a):

Die spezielle besondere Überprüfung für Altfahrzeuge ist für Fahrzeuge vorgesehen, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt. Da nunmehr seit der 19. KFG-Novelle auch Schwerfahrzeuge der wiederkehrenden Begutachtung und nicht mehr der behördlichen Überprüfung unterliegen, wären auch ältere Schwerfahrzeuge einer solchen besonderen stichprobenartigen Überprüfung zu unterziehen. Da für diese Fahrzeuge der Zeitraum von 12 Jahren aber zu lang bemessen ist, wäre für die Schwerfahrzeuge auf eine Zulassung, die länger als 7 Jahre zurückliegt, abzustellen.

Da die bisherige „Kann“-Bestimmung zu Missinterpretationen Anlass gegeben hat, soll nunmehr klar gestellt werden, dass die Behörde stichprobenartig Überprüfungen durchzuführen hat (auch die bisherige Formulierung war als Verpflichtung zu verstehen).

Weiters wird die Möglichkeit geschaffen, dass die Behörde die Auswahl der Fahrzeuge und die Vorladung dem Landeshauptmann (Landesprüfstelle) übertragen kann.

Zu Z 67 (§ 56 Abs. 5):

Gemäß § 56 Abs. 4 ist ein Kostenbeitrag lediglich dann zu entrichten, wenn schwere Mängel festgestellt wurden. Wenn die besondere Überprüfung von der Behörde aber so angeordnet wird, dass sie hinsichtlich des nächstfälligen Begutachtungstermines die nächste wiederkehrende Begutachtung ersetzen kann, so ist auch der Kostenbeitrag für diese besondere Überprüfung zu leisten. Es könnte sonst Fälle geben, dass die Zulassungsbesitzer diese besondere Überprüfung an Stelle der wiederkehrenden Begutachtung über die Behörde abwickeln und dadurch Kosteneinsparungen haben.

Zu Z 68 (§ 57 Abs. 4a):

Es wird für notwendig erachtet, dass die ermächtigten Überprüfungsstellen eine entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung etwaiger im Zusammenhang mit der Überprüfung entstehender Ansprüche abgeschlossen haben. Der Abschluss dieser Versicherung stellt eine Ermächtigungsvoraussetzung dar.

Zu Z 69 (§ 57a Abs. 2a):

Siehe zu Z 68.

Zu Z 70 (§ 57a Abs. 3 Z 1):

Es muss klargestellt werden, dass die Ausnahme für historische Kraftfahrzeuge nur für solche gemäß Z 4 (mit einem Baujahr vor 1960) gilt, da sonst für historische Kraftfahrzeuge ab Baujahr 1960 keine Frist und somit keine Begutachtungsvorschrift gelten würde.

Zu Z 71 (§ 57a Abs. 10):

In der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung ist die elektronische Führung des Begutachtungsformblattes angeordnet. Dabei ist vorgesehen, dass die entsprechenden Daten von einer zentralen Stelle gesammelt und für die weitere statistische Verarbeitung in der Anstalt Statistik Österreich aufbereitet werden. Es soll für die Vorgangsweise eine eindeutige gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Die zentrale Stelle wird von den ermächtigten Plakettenherstellern, die auch die Software zur Erfassung der Daten des Begutachtungsformblattes zur Verfügung stellen, namhaft gemacht werden.

Weiters wird die Grundlage dafür geschaffen, dass der Landeshauptmann Auskünfte bzw. Zugriff auf die Daten erhält, damit aufgrund dieser Daten die Qualitätssicherung und Überwachung der Begutachtungsstellen erleichtert wird.

Zu Z 72 (§ 58 Abs. 2):

Es wird hier im neuen zweiten Satz die Möglichkeit eröffnet, auch vor Ort die Kennzeichentafeln abzunehmen, wenn mit dem Fahrzeug zu starke Umweltbelastung verbunden ist und dies aufgrund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder aufgrund von schadhaften Teilen oder Ausrüstungsgegenständen erfolgt. Die Möglichkeit der Kennzeichentafelabnahme war bisher im § 58 Abs. 1 lediglich bei Gefährdung der Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges möglich.

Zu Z 73 (§ 58 Abs. 4):

Die derzeitige Bestimmung des Abs. 4 führt zu Problemen in der praktischen Abwicklung. Es soll nunmehr daher eindeutig geregelt werden, dass der Kostenersatz vom Fahrzeuglenker zu entrichten ist und von der Behörde oder von den von ihr hierzu bestimmten Organen einzuhaben ist.

Zu Z 74 (§ 82 Abs. 4):

Die EU-Verordnung Nr. 2411/1998 sieht vor, dass auch Nationalitätskennbuchstaben im Kennzeichen (auf der Kennzeichentafel) als Alternative zum internationalen Unterscheidungszeichen des Wiener Übereinkommens akzeptiert werden müssen. Diese EU-Verordnung widerspricht somit zum Teil der Bestimmung des § 82 Abs. 4, welcher ausdrücklich ein bestimmtes internationales Unterscheidungszeichen (nach dem Wiener Übereinkommen) verlangt. Daher soll durch den neuen vierten Satz auf die sich durch die EU-Verordnung 2411/1998 bietende Möglichkeit hingewiesen werden.

Zu Z 76 (§ 98 Abs. 1):

Die zulässigen Geschwindigkeiten für Langgutfuhren und für Großviehtransporte sind – wie für die anderen Fahrzeugarten auch – im § 58 KDV festgelegt. Die zusätzliche Regelung im Gesetz kann daher entfallen.

Zu Z 77 § 99 Abs. 3 letzter Satz:

Derzeit besteht ein Unterschied zwischen § 99 Abs. 3 und 4 hinsichtlich der Verwendung des Begrenzungslichtes bei Tag und guter Sicht. Aufgrund der derzeitigen Formulierung ist dies im Ortsgebiet nicht erlaubt, auf Freilandstraßen (Abs. 4) aber sehr wohl erlaubt. Dies soll hiermit geändert werden.

Zu Z 78 (§ 99 Abs. 5):

Hier erfolgt die Ergänzung, dass das spezielle Abblendlicht für Gasentladungslichtquellen nicht gemeinsam mit Nebellicht verwendet werden darf. Dies ergibt sich aus EU-Richtlinien und würde eine zu große Blendungsgefahr der anderen Verkehrsteilnehmer bedeuten.

Zu Z 79 (§ 99 Abs. 6 lit. k):

Durch die Neuregelungen im Zusammenhang mit Schülertransporten kann auch der Verweis auf § 106 Abs. 6 zweiter Satz entfallen.

Zu Z 80 (§ 101 Abs. 5):

Es entfällt der zweite Halbsatz des ersten Satzes, wonach dies nicht gilt für die Beförderung im Vor- und Nachlaufverkehr, sofern die Summe der Gesamtgewichte bei der Beförderung von kranbaren Sattelanhängern 39.000 kg und bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten 42.000 kg nicht überschreitet.

Diese Bestimmung hätte bedeutet, dass im Vor- und Nachlaufverkehr auch das jeweils für das Fahrzeug festgelegte höchste zulässige Gesamtgewicht überschritten werden dürfte. Dies ist aber durch die Anpassung der Gewichtsgrenzen an die EU-Gewichtsgrenzen nicht (mehr) notwendig. Ein Fahrzeug im Vor- oder Nachlaufverkehr, das die höheren Gesamtgewichte ausnutzen möchte, muss auch ein entsprechendes höchstes zulässiges Gesamtgewicht aufweisen.

Zu Z 81 (§ 102 Abs. 4):

Hier wird als neuer zweiter Satz die Klarstellung getroffen, dass das Laufenlassen des Motors jedenfalls nicht bei längerem Halten oder beim Anhalten vor einem geschlossenen Bahnschranken erforderlich ist. Durch eine solche Bestimmung soll dem Umweltschutz Rechnung getragen werden und die Verschmutzung der Luft durch Autoabgase vermindert werden. Ein Zu widerhandeln ermöglicht auch das Einschreiten von Exekutivorganen.

Zu Z 82 (§ 102 Abs. 5 lit. a):

Es wird nunmehr vorgeschrieben, dass auch die Ausfertigung des Begutachtungsformblattes mitzuführen und bei Straßenkontrollen auszuhändigen ist. Dadurch können bei Straßenkontrollen auch Rückschlüsse auf die Durchführung der Begutachtung sowie den technischen Zustand des Fahrzeuges gemacht werden.

Zu Z 83 (§ 102 Abs. 5 lit. c):

Durch den Entfall der speziellen Bestätigung für Probefahrten auf Freilandstraßen und an Sonn- und Feiertagen ist die lit. c zu adaptieren. Neu ergänzt wird das Zusatzblatt zum Probefahrtschein, aus dem jedenfalls der Name des Lenkers, das Datum des Tages des Beginnes der Probefahrt sowie Marke und Type des Fahrzeuges ersichtlich sind.

Zu Z 84 (§ 102 Abs. 5):

Hier wird jeweils in den Verweisen die lit. a ergänzt, da die Regelungen auch auf das Dokument gemäß lit. a (Begutachtungsformblatt) anzuwenden sind.

Zu Z 85 (§ 102 Abs. 10):

Hier wird einerseits eine Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen, die näheren Bestimmungen hinsichtlich des mitzuführenden Verbandzeuges

festzulegen. Insbesondere können hiebei die Vorgaben der einschlägigen Ö-NORM für verbindlich erklärt werden.

Weiters wird die Verpflichtung für den Lenker aufgenommen, bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg und bei anderen als leichten Anhänger pro Fahrzeug jeweils mindestens einen Unterlegkeil mitzuführen. Bisher war diese Verpflichtung im § 7 Abs. 3 als Fahrzeugausstattungsvorschrift enthalten. Dabei wurden mindestens zwei Unterlegkeile verlangt. Nunmehr wird diese Verpflichtung als Verhaltensnorm unter den Lenkerpflichten aufgenommen und klargestellt, dass pro Fahrzeuge lediglich ein Unterlegkeil mitzuführen ist.

Zu Z 86 (§ 102 Abs. 12 lit. f):

Die Zwangsmaßnahmen können auch gesetzt werden, wenn der Fahrlehrer bei Schulfahrten oder der Begleiter oder der Ausbildner gegen die für sie geltenden Alkoholbestimmungen verstößen haben.

Zu Z 87 (§ 102 Abs. 12 lit. g):

Überladene Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge, die das 40 t Limit nicht einhalten stellen einen Missstand dar, den es abzustellen gilt. Dabei erweist sich das Abstellen des Fahrzeuges, somit die Verhinderung der Weiterfahrt als das zweckmäßigste Mittel. Diese Zwangsmaßnahme ist möglich, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird. Da es in der Praxis oft schwierig ist zu beurteilen, wann die Verkehrssicherheit durch die Überladung gefährdet wird, soll durch die Aufnahme eines konkreten Wertes (jedenfalls bei Überschreitung des zulässigen Gewichtes um mehr als 2 % oder der zulässigen Achslasten um mehr als 6 %) die Vollziehung erleichtert und somit die Einhaltung der gesetzlichen Gewichtsgrenzen sichergestellt werden.

Überladene und somit zu schwere Fahrzeuge gefährden durch ihr unzulässigerweise erhöhtes Gewicht nicht nur unmittelbar, konkret andere Verkehrsteilnehmer, sondern auch mittelbar durch die stärkere Abnutzung und Schädigung der Straßen. Dadurch kommt es vermehrt zu Spurrillen, welche negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten anderer Fahrzeuge haben und insbesondere bei Regen durch die erhöhte Aquaplaninggefahr ein immenses Sicherheitsrisiko bilden. Daher ist es durchaus gerechtfertigt auch schon bei relativ geringfügigen Gewichts- bzw. Achslastüberschreitungen von einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch ein solches Fahrzeug auszugehen. Außerdem stellt die Überschreitung der Achslast in Verbindung mit der zulässigen Geschwindigkeit ein großes Sicherheitsrisiko im Hinblick auf die Tragfähigkeit der Reifen dar.

Zu Z 88 (§ 102 Abs. 12 lit. k):

Weiters werden Zwangsmaßnahmen auch ermöglicht, wenn gegen Artikel 5 der EU-VO 3820/85 hinsichtlich des Mindestalters verstößen wird.

Zu Z 89 (§ 102 Abs. 12):

Vgl. zu Z 87. Zu schwere Fahrzeuge sollen nur nach Abladen oder Umladen der Überlast die Fahrt fortsetzen dürfen. In der Regel wird daher ein Ersatzfahrzeug für die Aufnahme der Überlast organisiert werden müssen. Wenn ein Umladen am Ort der Kontrolle insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, so kann der Transport unter Begleitung und Einhaltung einer geringen Geschwindigkeit an eine nahe gelegene geeignete Stelle weitergeführt werden. Bei geringer Geschwindigkeit ist das Sicherheitsrisiko geringer, da die Belastung für die Reifen geringer ist.

Zu Z 90 (§ 103 Abs. 1 Z 2):

Die Ziffer 2 wird neu und übersichtlicher gestaltet. Weiters wird als letzter Punkt die Verpflichtung normiert, dass der Zulassungsbesitzer auch dafür zu sorgen hat, dass bei bestimmten Fahrzeugen die erforderlichen Unterlegkeile bereitgestellt sind.

Zu Z 91 (§ 103 Abs. 1 Z 5):

Mit der 19. KFG-Novelle wurde eine Sonderregelung betreffend das Vermieten von Omnibussen geschaffen und damit klargestellt, wen die Pflichten des Zulassungsbesitzers treffen. Diese Bestimmung muss auch auf das Vermieten von LKW und Sattelzugfahrzeugen ausweit werden.

Zu Z 92 (§ 103 Abs. 3):

Hier wird der zweite Satz ergänzt, dass dem Lenker nicht nur Kälte- und Regenschutzkleidung sondern bei Schwerfahrzeugen auch geeignete Warnkleidung wie z.B. reflektierende Warnweste beizustellen ist. Insbesondere bei Schwerfahrzeugen ist eine Gefährdung des Lenkers gegeben, wenn er das Fahrzeug z.B. zur Behebung einer Panne verlassen muss. Eine geeignete Warnkleidung kann hier Unfällen vorbeugen helfen.

Die bisher im letzten Satz enthaltene Verordnungsermächtigung hinsichtlich der Festlegung einer bestimmten höchstzulässigen Dauer des Lenkens und eines Mindestausmaßes der Ruhezeiten entfällt, da die zulässigen Lenk- und Ruhezeiten durch die EU-Verordnung 3820/85 festgelegt sind.

Zu Z 93 (§ 103 Abs. 5):

Die bisherige Verpflichtung den Namen des Zulassungsbesitzers bestimmter Fahrzeuge an der rechten Aussenseite des Fahrzeugs vollständig sichtbar wiederzugeben, ist obsolet. Es gibt vergleichbare Verpflichtungen in Spezialnormen. Eine generelle Verpflichtung im Kraftfahrgesetz ist daher nicht notwendig. Außerdem würde die derzeitige Verpflichtung für alle Anhänger (auch leichte Anhänger für private Zwecke) gelten und ist daher überzogen.

Zu Z 94 (§ 106 Abs. 3):

Im ersten Satz entfällt der Klammerverweis auf § 28 Abs. 3 lit. c, da nur diese Bestimmung gemeint sein kann. Weiters wird auch für Omnibusse im Gelegenheitsverkehr die Zählregel 1:1 eingeführt. Lediglich bei Omnibussen im Kraftfahrliniенverkehr bleibt es bei der Zählregel, dass drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter 6 Jahren nicht zu zählen sind.

Der bisherige dritte Satz, der seit 1.1.1999 nicht mehr gilt, kann nunmehr entfallen.

Zu Z 95 (§ 106 Abs. 4):

Aufgrund der bisherigen Bestimmung war es zulässig Kinder auf Motordreirädern (so genannten Trikes) zu befördern. Nunmehr erfolgt die Klärstellung, dass mit Motorrädern und dreirädrigen Kraftfahrzeugen ohne geschlossenen kabinenartigen Aufbau nur Personen befördert werden dürfen, die das zwölfe Lebensjahr vollendet haben.

Weiters wird das erforderliche Lebensalter für die beförderte Person von 10 auf 12 Jahre angehoben. Dies einerseits um einen Sicherheitsgewinn zu erzielen, andererseits aber die Altersgrenzen im KFG zu vereinheitlichen. 12 Jahre bildet auch die Altersgrenze für die Beförderung (in Kraftwagen) auf den Vordersitzen ohne Rückhalteinrichtung.

Zu Z 96 (§ 106 Abs. 6):

Die bisherige Bestimmung über Schülertransporte im Abs. 6 wird stark abgeändert. Einerseits kann die nicht mehr geltende Sonderregelung hinsichtlich der Personenanzahl entfallen, andererseits kann auch die Definition der Schülertransporte im Abs. 6 entfallen, da diese nunmehr in den Begriffsbestimmungen des § 2 enthalten ist. In der neuen Bestimmung wird für Schülertransporte mit geschlossenen Personenkraftwagen und mit Omnibussen eine Kennzeichnung mit einer blinkenden Tafel vorgeschrieben. Dadurch sollen die anderen Verkehrsteilnehmer entsprechend gewarnt und auf den Schülertransport aufmerksam gemacht werden. Diese Tafel soll für alle Schülertransportfahrzeuge gelten, mit denen regelmäßig Schüler befördert werden. Somit auch für Beförderungsdienste von Gemeinden. Ausgenommen sollen nur Schülerbeförderungen als Nachbarschaftshilfe sein, die unentgeltlich und nicht gewerblich durchgeführt werden.

Zu Z 97 (§ 107 Abs. 1):

Es handelt sich hier lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Im ersten Satz stimmt der Verweis auf Abs. 5 lit. a bis f nicht mehr. Es reicht daher, wenn lediglich auf den ganzen Abs. 5 verwiesen wird.

Zu Z 98 (§ 109 Abs. 1):

Zu lit. d:

Der bisherige Halbsatz „sofern nicht ein Leiter im Sinne des § 113 Abs. 2 lit. b und c bestellt wird,“ war insofern missverständlich, als bei der Erteilung einer Fahrschulbewilligung noch keine Leiterbestellung in

Frage kommt. Ein Leiter kann lediglich bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 113 bestellt werden. Außerdem hätte das Zitat richtig „§ 113 Abs. 2 lit. ab und b“ lauten müssen.

Zu lit. e:

Hier wird zusätzlich das Diplom einer Fachhochschule für Maschinenbau und für Elektrotechnik ergänzt.

Zu lit. f:

Hier wird die Anforderung insofern erhöht, als eine Fahrschullehrerberechtigung für sämtliche Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen vorliegen muss. Bisher genügte eine Fahrschullehrerberechtigung für die in Betracht kommenden Klassen.

Zu lit. g: Auch hier wird die Anforderung erhöht und eine Lenkberechtigung für sämtliche Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen gefordert. Das Erfordernis des Besitzers einer Lenkberechtigung wird von 5 auf 3 Jahre reduziert, die tatsächliche Fahrpraxis von 3 Jahren auf ein Jahr.

Zu Z 99 (§ 109 Abs. 1 lit. i):

Als weitere Anforderung an einen angehenden Fahrschulhaber wird zusätzlich die Absolvierung eines Unternehmerseminars normiert. Zusätzlich ist auch ein Seminar über die speziellen Pflichten und Aufgaben eines Fahrschulhabers im Ausmaß von mindestens 15 Stunden nachzuweisen.

Zu Z 100 (§ 109 Abs. 3):

Bisher konnte der Landeshauptmann bei Erteilung von Fahrschulbewilligungen bzw. bei Ausdehnungen von Zeiten des Besitzes der erforderlichen Lenkberechtigung und der Glaubhaftmachung der erforderlichen Lenkpraxis befreien, wenn aus anderen Gründen anzunehmen ist, dass der Antragsteller eine ausreichende fachliche Befähigung besitzt. Diese ausreichende fachliche Befähigung wurde bei Nachweis der Absolvierung eines bestimmten Seminars (C, E, Seminar des Fachverbandes) angenommen. Da nunmehr aber die Zahl der potenziellen Seminaranbieter wächst und es schwierig die tatsächliche Qualität dieser Seminare überprüfen zu können, wird die Bestimmung gestrichen und stattdessen geringe Praxiszeiten sowie geringe Zeiten des Besitzes der Lenkberechtigung von den Fahrlehrer / Fahrschullehrer / Fahrschulhaberanwärtern verlangt. (Vgl. zu 109 Abs. 1 lit. g).

Zu Z 101 (§ 112 Abs. 2):

In der Verordnung soll ein einheitliches Formblatt verbindlich festgelegt werden. Dafür wäre eine ausdrückliche Rechtsgrundlage zu schaffen.

Zu Z 102 (§ 112 Abs. 3):

Die Wortfolge „und die Bezeichnung der Fahrschule“ im Abs. 1 ging ins Leere, da Abs. 3 keinerlei Kriterien für die Beurteilung der Fahrschulbezeichnung enthielt. Nunmehr soll aber sichergestellt werden, dass jedenfalls der Inhaber der Fahrschulbewilligung aus der Bezeichnung ersichtlich ist (zB.: Fahrschule AB, Inhaber XY).

Zu Z 103 (§ 113 Abs. 3):

Die Möglichkeiten, als Fahrschulleiter bestellt zu werden, sollen beschränkt werden. Dadurch soll vermieden werden, dass Personen im Ruhestand als Fahrschulleiter auftreten.

Zu Z 104 (§ 114 Abs. 1):

Die Bestimmungen über den Fahrlehrerausweis werden nunmehr im § 116a geregelt. Daher können die Bestimmungen über den Fahrlehrerausweis im bisherigen § 114 Abs. 1 entfallen und es bleibt nur mehr der erste Satz bestehen.

Zu Z 105 (§ 114 Abs. 2):

Die Bestimmungen über den Fahrlehrerausweis werden nunmehr im § 116a geregelt.

Zu Z 106 (§ 114 Abs. 4 Z 1):

Hier wird ergänzt, dass der Fahrlehrer Schulfahrten nur durchführen darf, wenn der Alkoholgehalt des Blutes weniger als 0,5 g/l beträgt. Da vergleichbare Bestimmungen für den Begleiter bei Ausbildungsfahrten, Übungsfahrten oder Lehrfahrten existieren, muss dies auch für Schulfahrten geregelt werden.

Zu Z 107 (§ 114 Abs. 4b):

Fahrübungen, die bei der Fahrprüfung vorgeschrieben sind, sind auch Teil der Fahrausbildung. Seit über 10 Jahren müssen Fahrschulen bereits über einen Übungsplatz verfügen. Es zeigte sich aber in der Vergangenheit immer wieder, dass derartige Übungsplätze nicht verwendet werden, bzw. zum Teil auch gar nicht im notwendigen Ausmaß zur Verfügung stehen. Nunmehr soll eindeutig klargestellt werden, dass die Fahrübungen auf dem Übungsplatz der Fahrschule durchzuführen sind.

Zu Z 108 (§ 114 Abs. 5):

Derzeit ist nicht eindeutig klar geregelt, wie viele Außenkurse gleichzeitig stattfinden dürfen. Daher ergibt die Klarstellung, dass die Bewilligung nur für nicht mehr als zwei Außenkurse gleichzeitig erteilt werden darf. Außerdem sollen Außenkurse nur in der näheren Umgebung des Standortes durchgeführt werden. Der Außenkursort soll daher nicht mehr als 40 km vom Standort entfernt sein.

Zu Z 109 (§ 116 Abs. 1):

Hier wird der durch die FSG-Anpassung eliminierte Passage hinsichtlich der Berücksichtigung von in anderen EWR-Staaten erworbenen Ausbildungen wieder eingefügt.

Zu Z 110 (§ 116 Abs. 2):

Hier wird einerseits auf das bisherige Erfordernis, dass im örtlichen Wirkungsbereich des Landeshauptmannes, bei dem um die Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung angesucht wird, ein Mangel an Fahrschullehrern besteht, verzichtet. Dieses Erfordernis wird nicht mehr für notwendig erachtet.

Anderseits hat der bisherige Praxisnachweis (während der letzten fünf Jahre) zu Härtefällen geführt, wenn der Fahrlehrer nicht ständig in diesen letzten fünf Jahren beschäftigt war. Daher wird dieser Zeitraum aufgesplittet. Der Fahrlehrer muss jedenfalls während des letzten Jahres und innerhalb der letzten acht Jahre insgesamt mindestens fünf Jahre lang als Fahrlehrer tätig gewesen sein.

Zu Z 111 (§ 116 Abs. 5):

Die bisherige lit. b kann im Hinblick auf die Änderung des Abs. 2 nunmehr entfallen.

Weiters wird hier die neu eingeführte Weiterbildungsverpflichtung für Fahrschullehrer berücksichtigt. Wird die Absolvierung der Weiterbildung nicht nachgewiesen, so ist die Fahrschullehrerberechtigung zu entziehen.

Zu Z 112 (§ 116 Abs. 6):

Die Möglichkeit, noch vor abgelegter Lehrbefähigungsprüfung als Probe-Fahrlehrer oder Probe-Fahrschullehrer arbeiten zu können, wird abgeschafft. Es sollen nur Personen unterrichten dürfen, die ihre fachliche Qualifikation durch die Lehrbefähigungsprüfung bereits bewiesen haben.

Zu Z 113 (§ 116 Abs. 6a):

Somit wird sichergestellt, dass jegliche Ausbildung von Fahrschullehrern und Fahrlehrern nur in ermächtigten Ausbildungsstätten erfolgen darf. Eine unentgeltliche Ausbildung durch die Fahrschule, bei der der angehende Fahrschullehrer beschäftigt ist kommt somit nicht mehr in Frage.

Zu Z 114 (§ 116 Abs. 6b):

Hier wird eine periodische Weiterbildungsverpflichtung für Fahrschullehrer normiert. Innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren muss eine Weiterbildung von mindestens 40 Stunden nachgewiesen werden. Der Nachweis ist dem Landeshauptmann zu erbringen. Die Kontrolle soll über die Eintragung im Fahrschullehrerausweis erfolgen.

Zu Z 115 (§ 116a):

Die Bestimmungen über den Fahrlehrerausweis werden im neuen § 116a geregelt. In Zukunft soll der Fahrlehrer nach erteilter Berechtigung auch selbst den Ausweis vom Landeshauptmann erhalten und nicht erst über den Fahrschulhaber. Der Ausweis soll beim Fahrlehrer verbleiben. Dadurch muss der Landeshauptmann nicht bei jedem Fahrschulwechsel einen neuen Ausweis ausstellen. Es soll aber im Ausweis vermerkt werden, für welche Fahrschule der Fahrlehrer tätig wird (die Ausbildung darf nur im Rahmen

des Betriebes einer Fahrschule erfolgen). Daher hat der Fahrlehrer den Ausweis zum Zwecke des Eintragung des Beginnes und der Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses dem Fahrschulhaber vorzulegen.

Zu Z 116 (§ 117):

Redaktionelle Anpassung bedingt durch den Entfall des § 116 Abs. 6, sowie Anpassung an die Bestimmung des § 116 Abs. 1 hinsichtlich der Voraussetzungen (Praxiszeiten).

Zu Z 117 (§ 122 Abs. 2):

Der bisherige letzte Satz, wonach Personen, denen eine Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilt wurde, eine Bewilligung zur Durchführung von Lehrfahrten (§ 122a) oder von Ausbildungsfahrten (§ 122b) nicht erteilt werden darf, kann entfallen. Einerseits handelt es sich bei der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten und der Bewilligung zur Durchführung von Lehrfahrten jeweils um unterschiedliche Bescheidadressaten. Daher war die bisherige Bestimmung verfehlt. Andererseits geht auch der Verweis auf Ausbildungsfahrten gemäß § 122b ins Leere, da diese mittlerweile im Führerscheingesetz geregelt sind. Dort ist aber bei den Ausbildungsfahrten kein vergleichbares Verbot für die Bewilligung von Übungsfahrten enthalten. Dies wäre auch nicht konsequent, da innerhalb eines Jahres zwei Bewilligungen für die Durchführung von Übungsfahrten erteilt werden darf. Es ist daher nicht einzusehen, warum nicht innerhalb eines Jahres einmal Übungsfahrten und einmal Ausbildungsfahrten durchgeführt werden sollten.

Zu Z 118 (§ 122 Abs. 3):

Die bisherige Formulierung führte zu Unklarheiten, ob die Bewilligung auch an zwei oder mehrere Begleiter für einen Bewerber erteilt werden darf. Da dies z.B. für Eltern durchaus zweckmäßig erscheint, wurde die Bestimmung ergänzt, dass die Bewilligung hinsichtlich des selben Bewerbers für nicht mehr als zwei Begleiter erteilt werden darf.

Zu Z 119 (§ 122 Abs. 5 3. Satz):

Die bisherige Regelung (0,1 Promille) dürfte zu streng sein, da für Lenker von Fahrzeugen die 0,5 Promille-Grenze gilt. Daher wird es als überschießend angesehen, für den Begleiter einen strengeren Grenzwert vorzusehen. Es wird daher der Wert auf 0,5 Promille geändert.

Zu Z 120 (§ 123 Abs. 1):

Der zweite Satz, wonach bei Bescheiden, mit denen für die Dauer von mindestens fünf Jahren eine Lenkberechtigung entzogen oder das Recht von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, aberkannt wird, über Berufungen gegen Bescheide des Landeshauptmannes die Unabhängigen Verwaltungsseitate in den Ländern zu entscheiden haben, entfällt, da die Regelungen betreffend den Führerschein im Führerscheingesetz enthalten sind. Die Möglichkeit, bei derart langen Entzügen der Lenkberechtigung als dritte Instanz den Unabhängigen Verwaltungssenat in den Ländern anzurufen, existiert im Führerschein- gesetz nicht mehr.

Zu Z 121 (§ 123 Abs. 4):

Mit der 19. KFG-Novelle wurde im Abs. 4 eine Zuständigkeitsregelung getroffen, dass die Behörde, die für die Verfolgung einer Verwaltungsübertretung zuständig ist, auch die Erhebung gemäß § 103 Abs. 2 (Lenkererhebung) durchzuführen hat. In solchen Fällen sollte diese Behörde auch sachlich für die Durchführung eines Strafverfahrens wegen Übertretung des § 103 Abs. 2 zuständig sein. Der Verwaltungsgerichtshof sah diese Zuständigkeitsregelung aber nur als sachliche Zuständigkeit und nicht auch als örtliche Zuständigkeitsregelung. Daher muss der letzte Satz ergänzt werden, dass diese Behörde auch örtlich für die Durchführung des Strafverfahrens wegen Übertretung des § 103 Abs. 2 zuständig sein soll.

Zu Z 122 (§ 132 Abs. 10 bis 15):

Im Abs. 10 wird die Übergangsvorschrift für bereits zugelassene Invalidenkraftfahrzeuge geschaffen. Solche Fahrzeuge unterliegen weiterhin den bisher für sie geltenden Bestimmungen.

Im Abs. 11 wird die Ausnahme für die Gurtverpflichtung für bestimmte mehrspurige Kleinkrafträder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, dreirädrige Kraftfahrzeuge und vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG geschaffen.

In Abs. 13 wird klargestellt, das Fahrzeuge der ÖBB oder der Post- und Telegrafenvverwaltung nicht umgemeldet werden müssen, sondern das Sachbereichskennzeichen weiterführen dürfen.

Abs. 14 regelt die Übergangsbestimmung hinsichtlich der neuen Fahrschullehrer- oder Fahrlehrerausweise mit Gültigkeitsdauer. Ausweise ohne eingetragene Gültigkeitsdauer müssen bis zu einem bestimmten Stichtag ausgetauscht werden, sonst verlieren sie ihre Gültigkeit.

Die neuen Anforderungen an Fahrschulinhaber sollen nicht für bereits erteilte Fahrschulgenehmigungen gelten. (Abs. 15)

Zu Z 123 (§ 134 Abs. 3):

Die Höhe des Organmandates für Gewichtsüberschreitungen wird auf S 3.000,-- angehoben (nur letzter Satz). Die Verweise auf § 4 Abs. 7 und Abs. 8 können entfallen, da Gewichts- und Achslastüberschreitungen vom § 101 Abs. 1 lit. a umfasst sind.

Weiters wird neu auch die Übertretung des § 106 Abs. 1b (Verwendung von geeigneten Kinderrückhalteinrichtungen) unter das erhöhte Organmandat von S 500,-- aufgenommen.

Zu Z 124 (§ 134 Abs. 3b):

Neue technische Entwicklungen machen die Messung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrzeugen auf einer bestimmten Strecke möglich; insbesondere für Geschwindigkeitsmessungen in Tunnels erscheint diese neue Messmethode viel versprechend. Da jedoch im Fall eines Straferkenntnisses Unklarheiten hinsichtlich des konkreten Tatortes der Geschwindigkeitsübertretung entstehen könnten, wird mit dieser Bestimmung festgelegt, dass die gesamte Messstrecke als Tatort gilt.

Zu Z 125 (§ 135 Abs. 8):

Die Bestimmungen über die neue blinkende Schulbustafel soll mit 1. September 2001 in Kraft treten.

Zu Z 126 (§ 136 Abs. 1 lit. d):

Es handelt sich hier um eine redaktionelle Anpassung, da § 55 bereits aufgehoben ist.

Zu Z 127 (§ 136 Abs. 1 lit. e, f und g):

Hier folgt einerseits die Berücksichtigung des neuen Bundesministeriengesetzes, andererseits entfällt der Verweis auf § 64 und 69, da diese Bestimmungen im KFG aufgehoben worden sind.

In der lit. f wird neu die bisher in der lit. e enthaltene Bestimmung des § 102 Abs. 5 lit. f aufgenommen, da durch die neue Rossortaufteilung die Angelegenheiten der Arbeit mit dem Wirtschaftsministerium zusammengelegt worden sind.

Auch in der lit. g wird die neue Ressortbezeichnung berücksichtigt.

Zu Z 128 (§ 136 Abs. 1 lit. i):

Es erfolgt die Berücksichtigung der neuen Ressortbezeichnung.

Zu Z 129 (§ 136 Abs. 1 lit. n):

Die Vollzugsklausel hinsichtlich des § 11 Abs. 5 wird aus dem Zuständigkeitsbereich des BM für Verkehr, Innovation und Technologie herausgelöst und in den Abs. 3a in die Zuständigkeit des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft eingegliedert.

Zu Z 130 (§ 136 Abs. 2):

Hier entfallen die Verweise auf § 67, 68 und 77, da diese führerscheinrechtlichen Bestimmungen im KFG mittlerweile aufgehoben worden sind.

Zu Z 131 (§ 136 Abs. 3a):

Hier wird einerseits auch § 11 Abs. 5 eingegliedert und andererseits die neuen Ressortbezeichnungen berücksichtigt.

Zu Z 132:

Es wird die neue Ressortbezeichnung berücksichtigt.

Zu Artikel II:

Zu 1.

Die Ausnahme von der Gurtverpflichtung wird auch auf beeidete Straßenaufsichtsorgane ausgedehnt.

Zu 2.

Der Strafbetrag für die Verletzung der Gurtverpflichtung wird von S 100,-- auf S 300,-- angehoben.

Zu Artikel III:

Es wird eine Ausnahme von der Sturzhelmverwendungspflicht auch für einspurige Krafträder, die mit geschlossenem, kabinenartigen Aufbau versehen sind und durch ein geeignetes, technisch gleichwertiges Sicherungssystem (wie z.B. ein spezielles Gurtsystem) ausreichenden Schutz für den Lenker bieten, geschaffen.